



PORT OF HAMBURG magazine

6 Special

Schwer Güter und Projektladungen
Heavy goods and project cargo

14 News

Neues aus der Hafen- und Logistikwirtschaft
News about the Port and Logistics Industry

38 Issue

Logistik: AKG LOGISTICS
Logistics: AKG LOGISTICS

42 Events & Activities

Maritimes Networking im In- und Ausland
Maritime Networking at home and abroad





Am 07. und 08. Oktober 2014 in Lübeck



In Zusammenarbeit mit:



Medienpartner:



SHORTSEA SHIPPING DAYS 2014

www.shortseashipping.de



Foto: HHM/Hasenpusch



Foto: HHM/Hasenpusch



Foto: HHM

Titelfoto: Grimaldi

Inhaltsverzeichnis 3
 Contents

Editorial 4
 Editorial

Special 6
 Schwergüter und Projektladungen
 Heavy goods and project cargo

News 14
 Neues aus der Hafen- und Logistikwirtschaft
 News about the port and logistics industry

..... 22
 Personalien
 Personnel News

..... 35
 Neues aus der Linienschifffahrt
 Liner Shipping News

Issue 38
 AKG LOGISTICS steuert Continental-Reifenlogistik
 für den russischen Markt via Hamburg
 AKG LOGISTICS manages Continental tyre logistics
 for the Russian market via Hamburg

Events & Activities 42
 Maritimes Networking im In- und Ausland
 Maritime Networking at home and abroad

Impressum 53
 Impressum

Hafen Hamburg Marketing e.V. Ansprechpartner 54
 Port of Hamburg Marketing Contacts

<p>WILLIS GMBH & CO. KG FRANKENSTR. 5 20097 HAMBURG</p>	<p>Willis IHR VERSICHERUNGSMAKLER IM HAFEN</p>	<p>TEL.: 040/ 84 00 40- 0 FAX: 040/ 84 00 40- 1650 WWW.WILLIS.COM</p>
--	---	---

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

die erfreuliche Nachricht zuerst: Die Entwicklung im Seegüterumschlag von Deutschlands größtem Hafen kann sich sehen lassen. Der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen ist im ersten Quartal 2014 außergewöhnlich stark mit einem Plus von 8,6 Prozent auf 35,6 Millionen Tonnen angestiegen. Wachstumsträger war der Containerverkehr. Besonders der Chinaverkehr entwickelte sich glänzend und verbesserte sich im ersten Quartal 2014 gegenüber dem Vorjahr um 10,5 Prozent. Gleichzeitig konnten auch die Containerverkehre mit dem Ostseeraum und anderen Fahrtgebieten erneut ein Wachstum verbuchen. Der Containerumschlag erreichte insgesamt 2,4 Millionen TEU und damit ein Plus von 8 Prozent in den ersten drei Monaten des Jahres. Bei Berücksichtigung der uns aus anderen europäischen Häfen vorliegenden Umschlagergebnisse bedeutet das erneut deutliche Marktanteilsgewinne für Hamburg im Wettbewerb der großen Nordrange-Häfen.

Weniger erfreulich für unsere Hafenkunden und die Umschlagterminals waren im ersten Quartal die hauptsächlich durch zeitliche Verspätungen großer Linienreeder verzögerten Abfertigungen von Containerladungen in Hamburg. Der Grund waren besonders schwere Stürme. Das war nicht nur für die durch Wartezeiten betroffenen Trucker eine Belastung. Aber inzwischen nehmen wir die Signale aus Richtung der Reedereien, Umschlagterminals, Verloader und Spediteure, dass sich die Abfertigungssituation in Hamburg spürbar entspannt hat.

Aktuell werden in der Region Hamburg zahlreiche Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur, wie zum Beispiel der 8-streifige Ausbau der

Autobahn A7, auf den Weg gebracht, die nach Fertigstellung für die gesamte Region und die deutsche Wirtschaft Nutzen bringen. Die zeitweise Behinderung durch die Asphaltierungsarbeiten vor dem Elbtunnel und die Arbeiten an der Köhlbrandbrücke sind in Kürze beendet. Und auch in der Bauphase der Autobahn A7 werden in jede Fahrtrichtung drei Fahrstreifen für den Verkehr zur Verfügung stehen.

Als eines der weltweit führenden Logistikländer sollten wir in der Lage sein, durch Anpassung der Verkehrs- und Güterströme eine Entlastung der Verkehre auf der Straße zu erreichen. Wir sind nicht umsonst Europas führender Eisenbahnhafen und sollten mit intelligenten Transportkonzepten Stausituationen im Vorfeld möglichst vermeiden. Das geht zum Beispiel durch eine stärkere Nutzung der Eisenbahn im Seehafenhinterlandverkehr. Auch das Binnenschiff bietet neben den klassischen Massenguttransporten enorme Potenziale für Container- und Stückguttransporte zwischen dem Hamburger Hafen und dem Binnenland. Für den Lkw-Verkehr sollen intelligente IT-Lösungen Entlastung bringen.

Sprechen Sie uns gerne an, wenn Sie Hinweise und Empfehlungen zu Verkehrsthemen erhalten möchten. Unser HHM-Netzwerk mit Hafenvertretungen im In- und Ausland bietet zu nahezu allen Dienstleistungspartnern einen schnellen Kontakt. Wir helfen gerne und werden auch Informationen zu laufenden und geplanten Infrastrukturprojekten im Hafen und der Region künftig noch stärker in unsere Aktivitäten einbeziehen.

Eine interessante Lektüre wünschen Ihnen

Axel Mattern und Ingo Egloff
Vorstände Hafen Hamburg Marketing e.V.



Foto: HHM

Ingo Egloff und Axel Mattern,
Vorstände Hafen Hamburg Marketing e.V.
Ingo Egloff and Axel Mattern,
Executive Board of Port of Hamburg Marketing

First the good news: The recent performance in seaborne cargo handling in Germany's biggest port is something to be proud of. Sea cargo handling at the Port of Hamburg recorded an exceptional increase of 8.6 per cent in the first quarter of 2014, to reach 35.6 million tons. Container transportation contributed the lion's share of this growth. Traffic with China put in an outstanding performance, up by 10.5 per cent in the first quarter of 2014 year-on-year. Container traffic with the Baltic region and on other routes also recorded growth once again. Container handling totalled 2.4 million TEU, an increase of 8 per cent in the first three months of the year. Comparing this to the cargo-handling figures available for other European ports, this means further gains in market share for Hamburg in the competition among the major North Range ports.

Less positive for our port customers and the cargo terminals were the delays in clearing container consignments at Hamburg during the first quarter, which were largely the result of delays experienced by the major liner shipping companies due to exceptionally heavy storms. The truckers forced to wait for their consignments were not the only ones affected by this situation. However, the news we get from shipping companies, cargo terminals, shippers and forwarders is that the situation has improved considerably now.

At present there are numerous projects under way in the Hamburg region to improve the transport infrastructure, and once completed they will benefit the entire region and the German economy as a whole. One of these is

the upgrade of the A7 motorway to 8 lanes. The temporary obstruction to traffic due to the road resurfacing work outside the Elbe tunnel and the work at the Köhlbrand Bridge will be completed shortly. Even while the road works are in progress on the A7, there will be three lanes open to traffic in each direction.

As one of the world's leading logistics countries, we really ought to be capable of reducing the burden on roads by managing the flows of vehicles and goods differently. We are the leading rail port in Europe after all, and it is incumbent on us to prevent congestion from occurring in the first place by employing intelligent transport concepts. One means of achieving this would be to make greater use of rail in seaport-hinterland traffic. Inland navigation between the Port of Hamburg and the hinterland also offers enormous potential for container and general cargo transports, in addition to the established bulk cargo segment. Intelligent IT solutions ought to bring some relief to road traffic carried by trucks.

Please let us know if you would like to receive information and recommendations relating to traffic matters. Our HHM network with its representative offices in Germany and abroad can quickly provide you with contact details for virtually any type of service partner. We look forward to being able to assist you, and in the future we plan to include even more information about ongoing and planned infrastructure projects at the port and within the region in our activities.

We hope you enjoy reading

Der Hamburger Hafen setzt auf bessere Rahmenbedingungen für Schwergüter und Projektladung

Für Hafen Hamburg Marketing Vorstand Axel Mattern sind Schwergüter und Projektladungen ein sehr wichtiges Umschlagsegment, das er in diesem Beitrag für die Port of Hamburg Magazine Leser ausführlich beleuchtet.



Foto: HHM

For Port of Hamburg Marketing Executive Board Member Axel Mattern heavy goods and project cargo is a very important handling segment. For the Port of Hamburg Magazine readers he examines this topic in detail.

Axel Mattern



Foto: HHM

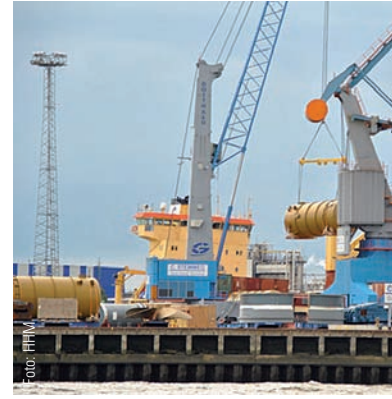


Foto: HHM

Der Hamburger Hafen ist Deutschlands größter Universalhafen und ermöglicht den Umschlag aller Seegüter an den Spezialterminals für Stückgut und Massengut. Mit einem Anteil von 642.000 Tonnen ist der Umschlag von Schwergütern und Projektladung im konventionellen Stückgutumschlag eine stabile Größenordnung in diesem Segment. Auch eine Containerisierung von inzwischen 97 Prozent aller Stückgüter, die in Hamburg umgeschlagen werden, lässt eine Nische für den hochspezialisierten Umschlag von Schwergut und Projektladung in Hamburg. Umschlagterminals, die dieses Umschlaggeschäft durchführen sind in Hamburg die Unternehmen Buss Hansa Terminal (BHT), C. Steinweg (SWT), UNIKAI, Rhenus Midgard am Dradenau-Terminal und Wallmann & Co. Diese Unternehmen setzen für den Umschlag von Schwergut auf ihren Terminals Mobilkrane ein, die einzeln 104 Tonnen bis zu 208 Tonnen Hubkapazität haben und im Tandembetrieb sogar Einzelstücke über 300 Tonnen bewegen können. Da die Einzelgewichte von Schwergutsendungen im Export eine Tendenz zu höheren Gewichten aufweisen, sind es oft dann die schiffseigenen Krankapazitäten, die für den Umschlag besonders schwerer Maschinen und Anlagenteile in Hamburg zum Einsatz kommen. Die im Liniendienst den Hamburger Hafen anlau-

fenden Multipurpose-Schiffe können inzwischen je nach Schiffstyp 640 bis 700 Tonnen schwere Laststücke im Tandembetrieb mit den an Bord befindlichen Krankapazitäten bewegen. Das hört sich zunächst gut an, ist aber aus Sicht der Hamburger Hafenwirtschaft nicht ausreichend. Wir beschäftigen uns an der Elbe bereits seit einiger Zeit mit Optimierungsmöglichkeiten für den Schwergut- und Projektladungsumschlag und sind dabei in einem intensiven Austausch mit den Herstellern und Verladern von Schwergut, die ihre Produktionsstätten in der Mehrzahl im Seehafen-Hinterland haben. Auch die für den Transport eingesetzten Verkehrsträger, Verbände, Institutionen und die Schifffahrt sind einbezogen.

Als Ausgangssituation können wir sagen, dass mittlerweile schwere Kolli, wie zum Beispiel Generatoren und andere Großmodule, mit einem Eigengewicht ab 100 Tonnen fast nur noch per Binnenschiff im Zulauftransport aus dem Binnenland den Hamburger Hafen erreichen. Die Anlieferung dieser besonders schweren Ladungen ist mit Lkw oder Eisenbahn kaum noch realisierbar, weil die für den Transport notwendigen Ausnahmegenehmigungen schwer zu erhalten sind. Die Infrastruktur unserer Straßen und Brücken setzt da für schwere Güter ganz schnell Hürden,

die nicht oder nur mit äußerst großem Aufwand zu nehmen sind. Damit ist klar, dass die Erschließung des Segments Schwergut und Projektladung unbedingt gut funktionierende Binnenschiffsanbindungen zwischen Hamburg und den Binnenterminals an der Elbe sowie dem angeschlossenen Kanalsystem erfordert. Hafen Hamburg Marketing e.V. engagiert sich deshalb sehr aktiv in Richtung Hersteller von Schwergut- und Projektladung sowie den Umschlagterminals im Binnenland und den operierenden Binnenschiffsdiensten für den Ausbau und die Nutzung dieses sicheren und umweltfreundlichen Transportträgers.

Um das zu erreichen, sind Investitionen erforderlich. Mit großem Einsatz werben und informieren wir deshalb als die Marketingorganisation der Hamburger Hafenwirtschaft auch für und über Investitionen in die Schwimmkrankapazität im Hamburger Hafen. Mit den in Hamburg eingesetzten Schwimmkrankapazitäten ist der Umschlag von Einzelgewichten ab 280 Tonnen nicht machbar, würde aber in Ergänzung zur vorhandenen Krankapazität auf den Multipurpose-Terminals und den an Bord von Spezialschiffen vorhandenen Krankapazitäten eine größere Flexibilität für den Umschlag besonders schwerer Ladungen vom Binnenschiff auf das Seeschiff bieten. >

The Port of Hamburg needs improved general conditions for heavy goods and project cargo



The Port of Hamburg is Germany's biggest universal port, facilitating the transshipment of all kinds of seaborne cargo at the specialised terminals for general cargo and bulk cargo. With a share of 642,000 tons, handling of heavy goods and project cargo represents a stable element in the conventional general cargo segment. Even with 97 per cent of all types of general cargo handled in Hamburg now being containerised, there is still a niche for the highly specialised handling of heavy and project cargo in Hamburg. Cargo terminals operating in this segment in Hamburg are the companies Buss Hansa Terminal (BHT), C. Steinweg (SWT), UNIKAI, Rhenus Midgard at the Dradenau-Terminal, and Wallmann & Co. To handle heavy cargo at their terminals, these companies use mobile cranes with individual lifting capacities between 104 and up to 208 tons, and operated in tandem, these cranes can move loads of more than 300 tons. As the individual weights of heavy cargo consignments for export are trending higher, crane capacities installed on board ships are frequently used to handle very heavy machinery and plant components in Hamburg. Depending on the type of vessel, the multi-purpose freighters deployed in the liner services calling at the Port of Hamburg can lift loads weighing between 640 and 700 tons using

their on-board crane capacities in tandem operation. While this may sound impressive, from the point of view of Hamburg's port-related industries it is still not sufficient. Here at the Elbe, we have for some time been investigating ways to optimise the handling of heavy and project cargo, and to this end we are engaged in a lively exchange with manufacturers and shippers of heavy cargo who for the most part are based in the seaport hinterland. These investigations also cover the transport modes employed, as well as the associations and institutions involved, and the shipping industry.

As a starting point, we can state that today heavy items such as generators and other large modules weighing more than 100 tons are almost exclusively carried on inland-waterways vessels in the feeder services from the hinterland to the Port of Hamburg. Moving these extra heavy loads by truck or rail has become almost impossible, because obtaining the required transport exemption permits is very difficult. The infrastructure of our roads and bridges quickly places obstacles in the path for such heavy loads, and these can either not be overcome at all or require an extreme effort. It is therefore clear that developing the heavy goods and

project cargo segment further will require efficient inland-waterways connections between Hamburg and the inland terminals along the Elbe River and the system of canals linked to the Elbe. For this reason, Port of Hamburg Marketing is actively engaged in dialogue with manufacturers of heavy goods and project cargo as well as with the cargo terminals in the hinterland and the operators of inland navigation services in an effort to further the expansion and boost the utilisation of this safe and environmentally friendly mode of transportation.

Achieving this goal will call for investments to be made. As the marketing organisation for Hamburg's port-related industries, we therefore make a great effort to provide information about, and advocate investment in, the expansion of floating crane capacities at the Port of Hamburg. With the floating crane capacities currently used in Hamburg, the handling of individual items weighing more than 280 tons is not feasible, yet when used in conjunction with the existing crane capacities at the multi-purpose terminals and the crane capacities available on board specialised vessels, they would offer greater flexibility in moving extra heavy loads from inland-waterways vessels and onto sea-going ships. >

Der Hamburger Hafen kann sich als leistungsfähiger Umschlagplatz für Schwergüter und Projektladung durch gezielte Investitionen für die Zukunft erfolgreich im Markt positionieren. Auch die Containerterminals im Hamburger Hafen würden von einer größeren Krankapazität und Kranreichweite eines leistungsfähigeren Schwimmkrans profitieren, da in zunehmender Menge auch Containerschiffe für den Transport von Schwergutladung eingesetzt werden. Dabei erfolgt die Beladung aufgrund der begrenzten Hebekapazität der Containerbrücken in der Regel per Schwimmkran. Vorher werden die zur Verladung bestimmten Kollis per Binnenschiff oder Schute an das Containerschiff transportiert.

Die Hamburger Hafenvirtschaft sieht deutliche Steigerungsmöglichkeiten

für den Seegüterumschlag von Schwergut und Projektladung im Hamburger Hafen. Für den Umschlag auf das Seeschiff sind dafür aber Krankapazitäten zwischen mindestens 400 bis optimal 700 Tonnen bereitzustellen. Mit einer Schwimmkrankapazität von 700 Tonnen könnte im Hamburger Hafen sehr flexibel auch der Umschlag von Einzelgewichten von 600 Tonnen und mehr erfolgen, die heute mit schiffseigenen Krankapazitäten in der Regel nicht umgeschlagen werden können. Ein weiterer Vorteil entsteht für die im Zulauftransport eingesetzten Binnenschiffe. Ein im ganzen Hafen einsetzbarer Schwimmkran mit großer Hebekapazität kann die Schwergut- oder Projektladung aus den Binnenschiffen direkt auf Schuten umladen. Das verhindert Wartezeiten für das Binnenschiff, die sonst bei einer Verladung auf das Seeschiff entstehen. Auch die wettergeschützte Zwischenlagerung von z.B. Turbinen kann durch flexiblen Schwimmkraneinsatz an dafür eingerichteten Lagerplätzen im Hamburger Hafen erfolgen und bietet Produzenten dieser besonders großen Anlagenteile eine gute Möglichkeit zur Entlastung der eigenen Lagerflächen am Produktionsstandort.

Die Entwicklung im Stückgutumschlag des Hamburger Hafens ist insgesamt positiv

und wir gehen davon aus, dass die Produkte mit zunehmenden Gewichten und Abmessungen aus den Werken deutscher Maschinen- und Anlagenbauer international weiter einen sehr hohen Stellenwert besitzen und stark nachgefragt werden. Das weltweite Wirtschaftswachstum wird in den für uns besonders bedeutenden Marktregionen Fernost/Asien und Amerika den deutschen Export von Schwergut und Projektladung weiter steigern und für einen sehr wertschöpfenden Güterumschlag in Hamburg sorgen. Um unseren Kunden auch zukünftig eine optimale Schwergutlogistik zu bieten, ist neben Investitionen in Equipment im Hamburger Hafen auch ein gut ausgebautes Binnenwasserstraßennetz mit leistungsfähigen Operateuren und Inlandterminals sowie ein für Großraum- und Schwertransporte leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz Voraussetzung.

Auch die Fahrrienenanpassung der Unter- und Außenelbe ist strategisch wichtig

für den Hamburger Hafen, um auch weiterhin als internationale Drehscheibe im Überseeverkehr wettbewerbsfähig zu bleiben und die zunehmende Zahl größer werdender Seeschiffe optimal abzufertigen. Der Ausbau der Infrastruktur ist nicht nur in Hamburg, sondern im gesamten Land von hoher Wichtigkeit. Ich wünsche mir sehr, dass der für

den Außenhandel unseres Landes und unserer europäischen Nachbarn so wichtige Hamburger Hafen bei der Infrastrukturentwicklung nicht abgehängt wird und sein Image als leistungsfähiger und schneller Hafen- und Logistikstandort festigen und ausbauen kann. Unsere Hafenkunden aus der Industrie und dem Transportsektor erwarten effiziente, flexible und reibungslose Prozesse. Für Verspätungen, Stau- und Wartezeiten, Umwege oder gar Mehrkosten hat kein Unternehmen Verständnis. Verkehrsgeografisch liegt Hamburg für die Produzenten von Schwergut und Projektladung sehr günstig an den Hauptverkehrsachsen im Nord-Süd und West-Ost-Verkehr. Der Hamburger Hafen ist mit seinem großen Angebot an weltweiten Liniendiensten und seinen guten Hinterland-Anbindungen für die Maschinen- und Anlagenbauer ein wichtiger Hub für deren weltweite Seefrachtabwicklung. Deutschlandweit sind etwa 600 Unternehmen mit rund 20.000 Mitarbeitern im Bereich Großraum- und Schwertransporte tätig. Dieser Spezialbereich der Verkehrsbranche erwirtschaftet einen Jahresumsatz von ca. 1,5 Mrd. Euro. Nach Schätzungen der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) wird allein durch das wertschöpfungsintensive Schwerguthandling ein Umsatz von über 150 Mrd. Euro in Deutschland erst möglich, wovon der größte Teil im Export erzielt wird.



Foto: HHM/Hasenpusch



Foto: HHM/Hasenpusch

Targeted investments will allow the Port of Hamburg to position itself successfully as an efficient transshipment port for heavy goods and project cargo in the future. The container terminal at the Port of Hamburg would also benefit from the higher capacity and greater boom reach of a more powerful floating crane, since container ships are also used for the transport of heavy cargo in increasing numbers. Due to the limited lifting capacity of gantry cranes, loading here usually is carried out by means of a floating crane. In the lead-up, the packages to be loaded are brought to the container ship by inland-waterways vessel or barge.

Hamburg's port-related industries see significant potential for growth in the handling of sea-borne heavy goods and project cargo at the Port of Hamburg. However, lifting heavy cargo onto sea-going vessels requires crane capacities of between at least 400 to ideally 700 tons. With a floating crane capacity of 700 tons, the Port of Hamburg would achieve great flexibility for handling individual items weighing 600 tons or more – loads that normally cannot be handled using current on-board crane capacities. An additional advantage would arise for the inland-waterways vessels used to operate the feeder services. A floating crane with a large lifting capacity that could be used throughout the port would be able to transfer heavy goods and project cargo from the

inland-waterways vessels to barges. Doing so would eliminate the waiting periods for the inland-waterways vessel that can occur when cargo is loaded directly onto sea-going ships. The flexibility provided by a floating crane would also permit the interim storage of turbines, for example, in specially prepared, protected holding yards at the Port of Hamburg, which in turn would offer the manufacturers of such extra-large plant components the opportunity to ease the burden on their own storage areas at the manufacturing plant.

The trend for handling of general cargo at the Port of Hamburg is positive on the whole, and we are working on the assumption that products of increasing weights and dimensions from German machinery and plant manufacturers will continue to be valued highly and generate strong demand internationally in the future. The growth of the global economy will continue to boost exports of heavy goods and project cargo in the market regions that are particularly important for us – Far East/Asia and America – and this will generate a great deal of value-adding cargo-handling activity in Hamburg. If we are to continue to provide our customers with the best in heavy cargo logistics in the future, we will need – in addition to investment in equipment at the Port of Hamburg – a well-developed inland-waterways network with efficient operators and

inland terminals, as well as road and rail networks that are able to accommodate large and heavy cargo transports.

Equally important for the Port of Hamburg is the upgrade of the fairway in the Lower and Outer Elbe, so that we can continue to be competitive as an international hub for overseas traffic and handle the increasing number of ever-larger sea-going ships under optimal conditions. Expanding and upgrading the infrastructure not only in Hamburg, but throughout the country is vitally important. I very much hope that the Port of Hamburg, which is of such immense significance for the foreign trade of our country and that of our European neighbours will not be left behind in the development of the infrastructure, and that it will be able to consolidate and further improve its good reputation as an efficient port and logistics location. Our port customers from the industry and transport sectors expect efficient, flexible and smooth processes. No business can tolerate delays, congestion, waiting times, and detours – let alone additional costs. In terms of transport connections, Hamburg is located in a very favourable position along the north-south and west-east traffic corridors, making it ideal for manufacturers of heavy goods and project cargo. The Port of Hamburg with its large range of worldwide liner services and its good hinterland connections represents an important hub for manufacturers of machinery and plant components shipping their products around the world. Some 600 companies employing around 20,000 people are engaged in the transportation of large and heavy goods throughout Germany. This special segment of the transport sector generates an annual turnover of approx. 1.5 billion euros. Based on estimates by the German Federal Working Group Heavy Transport and Crane Work (BSK), it is only thanks to the high-value added handling of heavy cargo that sales in the order of 150 billion euros are made possible in Germany, and the bulk of these sales are generated in the field of exports.

Großraum- und Schwertransporte nach Hamburg erleichtern – Wirtschaft fordert gemeinsame Anstrengungen, um Einschränkungen zu vermeiden

Die Rahmenbedingungen für die besonders wertschöpfungsintensiven Großraum- und Schwertransporte in den Hamburger Hafen müssen durch eine leistungsfähige Infrastruktur und schlanke Genehmigungsverfahren nachhaltig verbessert werden. Dies fordern die Handelskammer Hamburg, der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH), Hafen Hamburg Marketing (HHM) und der Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg (VSH).

„Drei von vier in Deutschland produzierte Maschinen gehen in den Export, deshalb muss der Zugang zu den Hauptverkehrswegen und den Überseehäfen sichergestellt werden“, so Handelskammer-Präsident Fritz Horst Melsheimer. VSH-Vorsitzender Thomas Usinger appelliert an die Behörden, ihr Augenmerk stärker auf die Belastbarkeit von Straßen und Brücken zu lenken: „Zeitgerechte Transporte erfordern, dass statische Nachrechnungen der Verkehrslasten

regelmäßig und in geringen Abständen erfolgen, um sofort handlungsfähig zu sein. Ansonsten haben wir eine Situation wie derzeit bei der Argentinienbrücke im Verlauf der Haupthafenroute.“ Statische Berechnungen hätten ergeben, dass die Brücke den heutigen Belastungen nicht mehr gewachsen sei, so dass Auflagen für den Schwerverkehr festgelegt worden seien. Der Universalhafen Hamburg mit seinen Multipurpose-Terminals habe für den Umschlag konventioneller Stückgüter eine große Bedeutung, so die vier Wirtschaftsvertretungen weiter. In der Metropolregion seien etwa 18.000 Beschäftigte von diesem Segment abhängig. Der Transport von überdimensionierten und besonders schweren Gütern werde aufgrund der eingeschränkten Tragfähigkeit vieler Brücken aber immer schwieriger. Präsident Melsheimer: „Da diese Güter – beispielsweise Maschinen- und Anlagenteile – für den Hafen Ham-

burg aber eine große Bedeutung haben, wirken sich Einschränkungen bei den Brückenbauwerken unmittelbar auf den Hafenumschlag aus. Sollte sich die Situation nicht nachhaltig verbessern, warnt Melsheimer, bestehe die Gefahr, dass diese für Hamburg wichtige Projektladung künftig über die Wettbewerbshäfen verladen werde. Auch der UVHH appelliert daher an Bund und Länder, die für diese Verkehre wichtigsten Brückenbauwerke so schnell wie möglich instand zu setzen. UVHH, HHM, VSH und Handelskammer haben gemeinsam mit Vertretern der Hamburger Verwaltung einen „Runden Tisch“ für Großraum- und Schwertransporte gegründet. Er soll dem regelmäßigen Gedankenaustausch dienen und zu Verbesserungen führen. Die Vertreter der Wirtschaft hatten zuvor eine Bestandsaufnahme sowie Handlungsempfehlungen vorgelegt.

Liebherr-Teleskop-Mobilkran über Ostuferhafen verschifft

Immer häufiger werden in Kiel Schwergüter und Projektladungen mit den leistungsstarken Hafenkranen sowie über die RoRo-Rampen umgeschlagen. So zum Beispiel ein Teleskop-Mobilkran der Firma Liebherr, der am 1. April mit einem Fährschiff der Reederei DFDS Seaways direkt nach Klaipeda in Litauen verschifft wurde. Der Mobilkran vom Typ LTM 1750-9.1 findet seine Einsätze in Kraftwerken und Raffinerien, auf Brückenbaustellen sowie bei der Montage von Windkraftanlagen. Mit 52 Meter Telesausleger, 91 Meter Wippspitze und einer Gesamthöhe von 154 Metern ist der 750-Tonner mit 204 Tonnen Ballast universell einsetzbar. Organisiert wurde der Transport des Liebherr-Mobilkranes von der – auch in Kiel ansässigen –

Firma CIS Cargo. In Kiel wurde das Basisgerät per eigener Achse und die übrigen Krankomponenten per Lkw angeliefert. Im Vorwege wurde das Gerät bereits für den Weitertransport per Eisenbahn ab Klaipeda demontiert und vorbereitet. Für den Seetransport erfolgte eine Umladung und fachgerechte Sicherung der einzelnen Komponenten auf insgesamt dreizehn Rollflats. Bei Bedarf können Schwergüter im Ostuferhafen auf Freiflächen oder in verschiedenen Hallen auch zwischengelagert werden. Die Verladung an Bord erfolgte anschließend durch die Stauer der SEEHAFEN KIEL Stevedoring GmbH, die auch bereits die Umladung und Ladungssicherung vorgenommen hatten. Im Falle des Liebherr-Mobilkranes erfolgte die Schiffsbeladung



rollend über die schwerlastfähige hydraulische RoRo-Rampe von Liegeplatz Nr. 7 des Ostuferhafens. Diese RoRo-Rampe ist für Achslasten von 20 Tonnen zugelassen.

Facilitating oversize and heavy transports to Hamburg — business community calls for a joint effort to eliminate restrictions

The general conditions for oversize and heavy transports to the Port of Hamburg that create particularly high added value must be improved in the long term by providing an efficient infrastructure and by streamlining approval processes. This is the demand voiced by the Hamburg Chamber of Commerce, the Association of Hamburg Port Operators (UVHH), Port of Hamburg Marketing (HHM) and the Hamburg Association of Road Transport and Logistics Operators (VSH). “Three out of four machines produced in Germany are exported, and good access to the main transport routes and to the overseas ports is therefore a must,” said the President of the Hamburg Chamber of Commerce, Fritz Horst Melsheimer. The Chairman of the VSH, Thomas Usinger, appealed to the government to pay more attention to the carrying capacity of roads and bridges: “For shipments to arrive on time, it is necessary that static recalculations of traffic loads are carried

out regularly and at short intervals, to ensure that we are able to act immediately. Otherwise we end up in the kind of situation we currently face with the Argentina bridge along the main route to the port.” Structural analysis had shown that the bridge can no longer cope with the loads it is exposed to today, making it necessary to impose restrictions on the transportation of heavy loads. The universal port of Hamburg with its multi-purpose terminals was a great importance for the handling of conventional general cargo, added the four business representatives. Some 18,000 employees in the metropolitan region are reported to depend on this segment. Yet the consensus is that the transportation of oversize and extra heavy goods is becoming increasingly difficult as a result of the limited carrying capacity of many of the bridges. President Melsheimer: “Since these goods – for example, machinery and plant components – are of great importance

for the Port of Hamburg, restrictions imposed by bridge structures have a direct impact on cargo-handling at the port. Unless this situation could be improved on a sustainable basis, there is danger that the project cargo that is so important for Hamburg could in future be shipped via competing ports, warned Melsheimer. The UVHH also appealed to the federal and state governments to refurbish as quickly as possible those bridges that are the most important for these types of transports. The UVHH, HHM, VSH and the Chamber of Commerce together with representatives of the Hamburg administration jointly established a “roundtable” for oversize and extra heavy transports. It is to serve as a forum for an exchange of views with the aim of achieving improvements. The representatives of the business associations had earlier presented an inventory of the current situation, along with a set of recommendations for action.



Foto: Seehafen Kiel

Liebherr telescopic mobile crane shipped via Ostuferhafen

telescopic mobile crane manufactured by the company Liebherr, which was shipped directly to Klaipeda in Lithuania on board a ferry owned by the shipping company DFDS Seaways on 1 April. The mobile crane, model LTM 1750-9.1, is deployed in power stations and refineries, in bridge construction and in the assembly of wind turbines. With its 52-metre telescopic boom, the 91-metre luffing jib and an overall height of 154 metres, the 750-ton crane with 204 tons of ballast can be used anywhere. The transport of the Liebherr mobile crane was organised by the company CIS Cargo, also based in Kiel. In Kiel the main unit was delivered to the port under its own power, and the remaining crane components were delivered by truck. In the lead-up, the crane had

already been disassembled in preparation for onward transportation by rail from Klaipeda. For transportation by sea, the consignment was transferred and the individual components securely stowed on thirteen rolling flats. If required, heavy cargo can also be held in interim storage at the Ostuferhafen in open yards or in various warehouses. Loading on board the ferry was carried out by the stevedores from the SEEHAFEN KIEL Stevedoring GmbH, who had previously handled the transfer and secure stowage of the cargo. In the case of the Liebherr mobile crane, loading on board ship was by rolling the cargo over the heavy-duty hydraulic RoRo ramp at Berth No. 7 at the Ostuferhafen. This RoRo ramp is licensed to carry axle loads of up to 20 tons.

With ever-increasing frequency, heavy goods and project cargo are handled at the Port of Kiel using the high-capacity harbour cranes and RoRo ramps. One example is a

Größte Schiffsschraube der Welt verladen

Die weltweit größte Containerschiffsschraube wurde im März am HHLA Container Terminal Altenwerder auf das Containerschiff „Hyundai Together“ verladen. Der Riesenpropeller mit 10,3 Metern Durchmesser, 113 Tonnen Gewicht und fünf Flügeln wurde vom Schwimmkran „HHLA IV“ von seinem Ponton aus in den Bauch des Schiffs gehoben. Die „HHLA IV“ kann bis zu 200 Tonnen anheben und lässt sich selbst voll beladen millimetergenau steuern. Die Riesen-Schiffsschraube wurde in der Mecklenburger Metallguss GmbH in Waren (Müritz) hergestellt und Ende Februar mithilfe eines 30 Meter langen Schwerlasttransporters über die A19 und A24 nach Hamburg transportiert. Zur Zwischenlagerung wurde der Propeller von der „HHLA IV“ zu seinem Liegeplatz gebracht. Auf der „Hyundai Together“, die Platz für 13.000 Standardcontainer

(TEU) bietet, hat die Schiffsschraube den Hamburger Hafen verlassen und sich auf die weite Reise in eine südkoreanische Werft gemacht.

In diesem Jahr werden noch sechs weitere Schiffspropeller dieser Art über den Hamburger Hafen verschifft.



Foto: HHM/Hasenpusch

World's biggest propeller shipped

In March the world's biggest container ship propeller was loaded onto the container ship "Hyundai Together" at the HHLA Container Terminal Altenwerder. The giant propeller with a diameter of 10.3 metres and with its five wings weighing a total of 113 tons was heaved from its pontoon and into the belly of the ship by the floating crane "HHLA IV". The "HHLA IV" is capable of lifting up to 200 tons, and it can be steered with absolute precision even when fully loaded. The giant ship propeller was manufactured by the company Mecklenburger Metallguss GmbH, in Waren (Müritz). It was transported to Hamburg via the A19 and A24 motorways on a 30-metre heavy-goods vehicle at the end of February. The "HHLA IV" then moved the propeller to its own berth for interim storage.



Foto: HHM/Hasenpusch

The ship propeller left the Port of Hamburg on board the "Hyundai Together", a freighter with a slot capacity for 13,000 standard containers (TEU), and headed

for its destination at a South Korean shipyard. A further six ship propellers of this type will be shipped via the Port of Hamburg this year.



SCHRAMM

Ports & Logistics

**"EIN STARKER VERBUND NORDDEUTSCHER
HÄFEN UND LOGISTIK PROVIDER"**



SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

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



BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving



GLÜCKSTADT PORT
more than moving



RENSBURG PORT

1 Bauauftrag fürs Terminalgebäude des dritten Kreuzfahrtterminals vergeben

Der Bau des dritten Kreuzfahrtterminals hat einen weiteren Meilenstein erreicht: Der erste große Auftrag, der Bau des Terminalgebäudes, ging an die Goldbeck West GmbH, Niederlassung Hamburg. Der Bau des Terminalgebäudes startet voraussichtlich Ende Juli 2014, bis Ende des Jahres soll die Gebäudehülle geschlossen sein. Die Fertigstellung des Gebäudes, das aus zwei Teilen besteht, ist für Mai 2015 geplant. Dann können moderne Kreuzfahrtschiffe mit einer Gesamtlänge von mehr als 330 Metern Länge abgefertigt werden. Auf ca. 10.600 m² Bruttogeschossfläche werden die eingeschossigen Terminalgebäude künftig Platz für die Abfertigung von mehr als 8.000 Passagieren pro Anlauf bieten. Die Abreise wird dabei im westlichen Gebäudeteil, die Anreise im östlichen Gebäudeteil erfolgen. Bei den Abfertigungsprozessen profitiert das Terminal von der Expertise des Projektpartners, dem Hamburger Flughafen. Bei der An- und Abreise mit einem modernen Kreuzfahrtschiff gilt es etwa 10.000 Koffer zu befördern. Würde man diese Anzahl aneinanderreihen, könnte man einmal die Alster umrunden. Als nächste Schritte sind der Bau des Parkplatzes mit Kapazität für 1.500 Pkw sowie zusätzlichen Plätzen für Busse, Taxen und Lkw sowie der Bau der beiden Passagierbrücken geplant.

1 Order to construct terminal building for the third cruise terminal awarded

The construction of the third cruise terminal has reached a further milestone: the first major order, for the construction of the terminal building, has been awarded to the Hamburg branch of the company Goldbeck West GmbH. The construction of the terminal building is scheduled to commence at the end of July 2014, with the building envelope to be completed by the end of the year. Completion of the entire building, which consists of two sections, is slated for May 2015. At that point, modern cruise ships with an overall length of more than 330 metres will be able to be processed there. Covering about 10,600 m² of gross floor space, the single-storey terminal structures will in future offer enough space for the processing of more than 8,000 passengers per arrival. Departures will be from the western section, and arrivals at the eastern section. In the structuring of the passenger clearing processes, the terminals will benefit from the expertise of the project partner, Hamburg Airport.



Foto: HPA

Arrivals and departures of a modern cruise ship involve the handling of around 10,000 suitcases. Laid end-to-end, this number of suitcases would form a circle around the Alster. The next stages in the project are the construction of a car park for 1,500 motor vehicles and additional bays for buses, taxis and trucks, as well as the construction of the two passenger bridges.

2 Containerschiff „Cap San Lorenzo“ mit der weltweit größten Kapazität für Kühlcontainer zum ersten Mal im Hamburger Hafen

Auf seiner ersten Reise von Südamerika nach Europa stellte sich das neue Containerschiff „Cap San Lorenzo“ am 23. März 2014 am HHLA Container Terminal Burchardkai vor. Die neue „Cap San“-Klasse der Reederei Hamburg Süd verfügt über 2.100 Anschlüsse für Kühlcontainer. Keine anderen Schiffe besitzen derzeit weltweit mehr Kapazität für Reefer-Container als die „Cap San Lorenzo“ und ihre Schwesterschiffe. Diese Einheiten fahren im Liniendienst zwischen der Südamerika Ostküste und Europa (River Plate Express). Anlässlich des Erstanlaufs überreichte Norbert Browarczyk, Leiter des Hafenamtes West, gemeinsam mit Hafen Hamburg Marketing-Vorstand Axel Mattern das Admiraltätswappen der Freien und Hansestadt Hamburg an den Kapitän der „Cap San Lorenzo“ Arie Sluijter. Direkt nach der Taufe der „Cap San Lorenzo“ Ende Februar in Buenos Aires wurde das 333 Meter lange und 48 Meter breite Containerschiff in den River Plate Express-Dienst eingefädelt. Hamburg Süd betreibt diese Verbindung gemeinsam mit ihrer brasilianischen Tochter Aliança. In der Rotation des Liniendienstes werden zurzeit folgende Häfen angelaufen: Hamburg,



RICKMERS-LINIE



Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG

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



v.l.: Christoph Gessner, Geschäftsführer des Columbus Shipmanagements, Arie Sluijter, Kapitän der „Cap San Lorenzo“, Norbert Browarczyk, Leiter des Hafenamtes West, und Axel Mattern, Hafen Hamburg Marketing Vorstand/Left to right: Christoph Gessner, Managing Director of Columbus Shipmanagements, Arie Sluijter, Captain of the “Cap San Lorenzo”, Norbert Browarczyk, Head of the Port Authority West, and Axel Mattern, Hafen Hamburg Marketing executive board member

Antwerpen, Le Havre, Itaguaí (Sepetiba), Santos, Paranaguá, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Itapoa, Santos, Tangier, Rotterdam, Tilbury, Hamburg.

2 Container ship “Cap San Lorenzo” brings the world’s biggest capacity for reefer containers to the Port of Hamburg for the first time

The new container ship “Cap San Lorenzo” presented itself at the HHLA Container Terminal Burchardkai on 23 March 2014 on its first journey from South America to Europe. The new “Cap San”-class of the shipping company Hamburg Süd boasts 2,100 connections for refrigerated containers. There are at present no other ships in the world with a greater capacity for reefer containers than the “Cap San Lorenzo” and her sister ships. These units operate on a liner service linking the east coast of South America and Europe (River Plate Express). On the occasion of her inaugural arrival, Norbert Browarczyk, Head of the Port Authority West, and Port of Hamburg Marketing executive board member Axel Mattern presented the captain of the “Cap San Lorenzo”, Arie Sluijter, with the Admiralty coat-of-arms of the Free and Hanseatic City of Hamburg. Immediately after the naming ceremony of the “Cap San Lorenzo” in Buenos Aires at the end February, the 333 metres long and 48 metres wide container ship was integrated into River Plate Express liner service. Hamburg Süd operates this service jointly with its Brazilian subsidiary Aliança. The rotation of the liner service services includes the following ports: Hamburg, Antwerp, Le Havre, Itaguaí (Sepetiba), Santos, Paranaguá, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Itapoa, Santos, Tangier, Rotterdam, Tilbury, Hamburg.

3 Hamburg ist beliebteste Logistik-Region Deutschlands

Der Wirtschaftsstandort Hamburg wurde am 6. Februar 2014 von der VerkehrsRundschau und VDA-Präsident Matthias Wissmann mit dem Image Award 2014 in der Kategorie „Logistik-Regionen“ ausgezeichnet. Senator Frank Horch nahm die Auszeichnung in München persönlich entgegen. Der Logistik-Standort Hamburg erfreut sich bei Deutschlands Verladern hoher Beliebtheit. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Befragung des Lüdinghausener Marktforschungsinstituts Kleffmann im Auftrag des Münchner Fachmagazins VerkehrsRundschau. Mit 812 von 1000 maximal erreichbaren Imagepunkten führt Hamburg das Ranking der zwölf wichtigsten Logistik-Regionen Deutschlands an. Hamburg verteidigt damit seinen ersten Rang im Ranking der beliebtesten Logistik-Regionen Deutschlands. Bei der letzten Studie im Jahr 2008 belegte die Hansestadt ebenfalls Platz eins. Hamburg ist nicht nur bei den norddeutschen Verladern die Nummer-1-Region für die Ansiedlung von Logistikanlagen, auch die Befragten aus allen anderen Teilen der Republik wählten Hamburg auf den ersten Rang.

3 Hamburg is Germany’s favourite logistics region

On 6 February 2014, the economic location Hamburg was presented with the Image Award 2014 for the category “Logistics Regions” by the trade magazine VerkehrsRundschau and by the President of the German Automobile Association (VDA), Matthias Wissmann. Senator Frank Horch was in Munich to accept the award in person. The logistics location Hamburg enjoys great popularity with German shippers. This was shown by a recent survey conducted by the market research institute Kleffmann, Lüdinghausen, commissioned by the Munich-based trade magazine VerkehrsRundschau. Garnering 812 out of a maximum of 1000 Image points, Hamburg topped the list of the twelve leading logistics regions in Germany. It means that Hamburg defended the top spot in the ranking of Germany’s most popular logistics regions, having also been voted number one in the last survey in the year 2008. Hamburg is not only the number one choice for the location of logistics facilities among shippers in northern Germany, it also scored the highest number of points among those surveyed in all other parts of the country.



Foto: HANSA HEAVY LIFT

4 HANSA HEAVY LIFT expandiert nach Lateinamerika

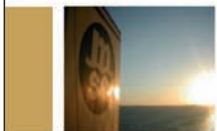
HANSA HEAVY LIFT hat im Februar ein neues Büro in Sao Paulo, Brasilien, eröffnet. Die neue Einrichtung wird von Gilberto Lima verwaltet. Lima hat durch seine Arbeit bei Wasa Projekte und Logistics Ltd. mehr als 30 Jahre Erfahrung in der Schifffahrt, insbesondere im Bereich Schwergut- und Projektladung. „Lateinamerika ist ein wichtiger und dynamischer Markt für die Schwerlastindustrie“, sagte Jörg Röhl, Chief Commercial Officer von HANSA HEAVY LIFT. „Wir freuen uns, dass Gilberto sich unserer Gruppe anschließt und seine umfangreichen Erfahrungen über die Schwerlastindustrie in das Team einfließen lässt.“

4 HANSA HEAVY LIFT expands to Latin America

HANSA HEAVY LIFT has opened a new office in Sao Paulo, Brazil, in February as part of ongoing expansion plans. The new set up will be managed by Gilberto Lima, who joins from Wasa Projects and Logistics Ltd. and has three decades of experience in shipping, much of it with a focus on project and heavy lift cargo. „Latin America is an important and vibrant market for the heavy lift industry,“ said Joerg Roehl, Chief Commercial Officer of HANSA HEAVY LIFT. „We are delighted that Gilberto is joining our group and adds his extensive experience within the heavy lift industry to the team.“

5 Hamburg und Cisco vereinbaren Zusammenarbeit

Hamburg ist eine der wirtschaftlich stärksten und lebenswertesten Metropolen Europas. Technische Innovationen, die Vernetzung von Wirtschaft und Wissenschaft sowie die Vereinbarkeit von Ökonomie und Ökologie spielen eine herausragende Rolle in der zukünftigen Entwicklung der Hansestadt. Hamburg und Cisco schlossen dazu am 30. April 2014 im Rathaus der Hansestadt ein Smart City Memorandum of Understanding (MoU) ab. Das MoU folgt dem Smart City Summit vom Dezember 2013, zu dem öffentliche Verwaltung, Forschung, Lehre und Entwicklung sowie lokale und internationale Industrie zusammen kamen, um die ersten Ansätze einer Smart City zu definieren. Das MoU sieht nun die Bildung von Pilotprojekten mit den Schwerpunkten Verkehr, intelligente Steuerung von Straßenbeleuchtungen, Bürgerdienstleistungen, Hafen und HafenCity vor. Eine Vielzahl von Technologiepartnern haben sich bereiterklärt, an den ersten Pilotprojekten mitzuwirken, wie zum Beispiel AGT International, avodaq, InnoTec Data, Philips, Streetline, T-Systems und Worldensing. Die HPA beispielsweise hat sich zum Ziel gesetzt, den Hamburger Hafen in den nächsten Jahren zum smartPORT zu entwickeln. „Der Hafen ist das Herzstück der Hamburger Wirtschaft. Wir können und wollen jedoch Straßen, Schienen und Wasserwege nicht unbegrenzt ausbauen. Daher werden wir den Hamburger Hafen in den nächsten Jahren zum smartPORT weiterentwickeln, um die Effizienz auf den vorhandenen Strecken und damit die Qualität seiner Dienstleistungen weiter zu erhöhen“, sagt Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority (HPA). Im Umfeld des Hafens soll eine intelligente Stellplatzsteuerung für Lkw und Auflader entwickelt werden, um die Verkehrs- und Parksituation zu verbessern. Dies wird flankiert durch eine integrierte Steuerung von Verkehrsströmen und Infrastrukturverwaltung zur Erfassung und Verwendung von Echtzeit-Straßenverkehrsinformationen. Dies soll dabei helfen, Staus zu vermeiden und potenzielle Zwischenfälle zu erkennen. Neben der optimierten Steuerung der Straßenbeleuchtung steht auch das Erfassen und Bewerten von Immissionsdaten auf dem Plan, um etwa bessere Vorhersagen von Lärm, Temperatur, Luftfeuchtigkeit oder -verschmutzung zu liefern.



MSC Germany GmbH
Willy-Brandt-Str. 49
20457 Hamburg
Tel: +49 40 30295-0

MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. • a passion for shipping •

info@mscgermany.com
www.mscgermany.com

Schließlich werden wichtige Hafeneinrichtungen überwacht, um einen sicheren und effizienten Ablauf zu gewährleisten.

5 Hamburg and Cisco sign cooperation agreement

Hamburg is one of Europe's leading cities both in terms of its economic strength and its high liveability ranking. Technological innovation, the networking between business and science as well as the compatibility of the economy and ecology play a prominent role in the future development of this Hanseatic City. To further this cause, Hamburg and Cisco signed a Smart City Memorandum of Understanding (MoU) at the Hamburg Town Hall on 30 April 2014. The signing of the MoU follows in the wake of the Smart City Summit held in December 2013, where the public sector, institutions engaged in research, education, teaching and development as well as local and international businesses joined forces to create an initial outline of what a Smart City will look like. The MoU provides for the establishment of pilot projects focusing on transport, intelligent control of street lights, citizen services, the port and the HafenCity precinct. Numerous technology partners have already signalled their willingness to participate in these first pilot projects; they include AGT International, avodaq, InnoTec Data, Philips, Streetline, T-Systems and Worldsensing. The HPA, for example, has set itself the aim of developing the Port of Hamburg into a smartPORT over the coming years. "The port is the heart of Hamburg's economy. However, we cannot, and nor are we willing, to continue to expand our road, rail and waterways networks ad infinitum. We have therefore decided to develop the Port of Hamburg into a smartPORT in the coming years in order to further boost the efficiency of existing transport routes, in the process raising the quality of the services provided by the port," said Jens Meier, Chairman of the Executive Board of the Hamburg Port Authority (HPA). An intelligent parking bay management system for trucks and trailers is to be developed in the areas surrounding the port, as a means to improve the traffic and parking situation. It will be supported by an integrated traffic flow and infrastructure management system capable of recording and utilising real-time road traffic data. This should assist in eliminating traffic jams and in identifying the potential disruptions. In addition the optimised control of street lighting, the plan also provides for the capture and evaluation of emission data, in order to produce more accurate forecasts of noise, temperature, humidity and air pollution. And finally, major port facilities will be monitored to ensure that safe and efficient procedures can be maintained.

Ihr neuer Partner für praxisnahes Training



steht für alte Bekannte:




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



saco

...shipping and more!



...we keep track of your business!

www.saco.de

6 Auftrag zum Bau der fünften Schleusenkammer Brunsbüttel erteilt

In einer Sondersitzung hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages die erforderlichen Mittel für den Bau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel freigegeben. Der Hauptauftrag wurde Mitte April an die Bietergemeinschaft der Firmen Wayss & Freytag Ingenieurbau AG Bereich Nord, BAM Civiel bv (Niederlande) und Ways & Freytag Spezialtiefbau GmbH vergeben. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: „Die heutige Vergabe ist ein Meilenstein bei der Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals. Die fünfte Kammer ist eine große Chance für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit der zusätzlichen großen Kammer kann ein nachhaltiges Instandsetzungsprogramm starten mit dem Ziel, unseren Kunden langfristig eine funktionsfähige und verlässliche Wasserstraße zur Verfügung zu stellen.“ Gesa Völkl, Leiterin des Wasser- und Schifffahrtsamtes Brunsbüttel und Auftraggeberin: „Die intensive und gründliche Planungsarbeit der vergangenen Monate zahlt sich jetzt aus. Ich freue mich sehr, dass unser lange vorbereitetes Projekt nun Realität wird und hoffe auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit den Baufirmen.“ Die Verkehrsfreigabe ist für das zweite Halbjahr 2020 vorgesehen. Im Anschluss wird zunächst eine der beiden großen Schleusenkammern saniert. Für die Grundsanierung der zweiten großen Kammer ist eine separate Wirtschaftlichkeitsprüfung erforderlich.

6 Order issued for the construction of the fifth lock chamber at Brunsbüttel

At a special meeting, the Budget Committee of the German Parliament approved the necessary funding for the construction of the fifth lock chamber at Brunsbüttel. The principal contract was awarded to the joint bid by the companies Wayss & Freytag Ingenieurbau AG Bereich Nord, BAM Civiel bv (Niederlande) and Ways & Freytag Spezialtiefbau GmbH. Dr Hans-Heinrich Witte, President of the Directorate-General for Waterways and Shipping: “Today’s contract award represents a milestone in the upgrade of Kiel Canal. The fifth lock chamber will be a great opportunity for Germany as an economic location. The fifth lock chamber will allow a sustainable refurbishment programme to get under way. The aim of these measures is to provide our customers with an efficient and reliable waterway in the long term.”



Foto: HHM

Gesa Völkl, Head of the Water and Shipping Authority Brunsbüttel, the project principal: “The intensive and thorough planning over recent months is now paying dividends. I’m absolutely delighted that the project, which we have worked for so long to prepare, is now becoming a reality, and I look forward to a successful collaboration with the construction firms.” Traffic is expected to be given the green light in the second half of the year 2020. Next, one of the two large lock chambers will be refurbished. The complete overhaul of the second large lock chamber will require a separate feasibility study.

7 Buss Port Logistics schlägt jetzt auch in der Türkei um

Mit dem deutsch-türkischen Joint Venture „Buss Erk“ weitet das Hamburger Logistikunternehmen Buss Port Logistics seine Hafenumschlagaktivitäten in die Türkei aus. Buss Erk übernimmt zum 15. Februar den Umschlag von über 2 Millionen Tonnen Massen- und Stückgütern pro Jahr im Universalhafen von Iskenderun. Buss Erk wird dort 90 Hafentarbeiter beschäftigen. Partner von Buss ist Erk Lojistik, ein etabliertes Logistikunternehmen aus Izmir, Türkei. „Die Türkei ist ein interessanter Wachstumsmarkt. Die Gründung der türkischen Holding öffnete uns die Tür zu diesem Markt, Iskenderun ist jetzt unser erster operativer Schritt in diesen Markt. Mit Iskenderun bietet sich uns ein strategischer Hafen, der als Tor zum Nahen Osten großes Entwicklungspotenzial besitzt“, so Heinrich Ahlers, Vorsitzender der Geschäftsführung von Buss Port Logistics. Der „Limak Port“ in Iskenderun ist ein moderner, trimodal angeschlossener Hafen im Südosten der Türkei. Den Auftrag für den Umschlag von Massen- und Stückgut gewann Buss Erk über eine Ausschreibung des Hafentreibers „Limak Port“. Der zunächst mittelfristige Vertrag ist auf eine dauerhafte Zusammenarbeit aus-



tel: 040 761146710
fax: 040 761146711
info@overseas-freighters.com

www.overseas-freighters.com

gelegt und beinhaltet auch die Bereitstellung von drei Mobilkränen. „Wir haben in der Türkei weitere Projekte im Blick, neben Logistik und Hafendienstleistungen auch den Bereich Hafentwicklung“, kündigt Marc Oliver Hauswald, verantwortlicher Geschäftsführer für den Bereich Internationalisierung und Business Development bei Buss Port Logistics weitere Projekte im östlichen Mittelmeerraum an.

7 Buss Port Logistics now also handles cargo in Turkey

With the establishment of the German-Turkish joint venture “Buss Erk”, the Hamburg-based logistics company Buss Port Logistics is expanding its port cargo-handling activities into Turkey. As of 15 February, Buss Erk will be taking on the handling of more than 2 million tons of bulk and general cargo each year at the universal port of Iskenderun. Buss Erk employs a crew of 90 at the port. The partner of Buss in the joint venture is Erk Lojistik, an established logistics company based in Izmir, Turkey. “Turkey is an interesting growth market. Establishing this Turkish holding opens the door for us to enter this market, Iskenderun is our first operational step in this market. For us Iskenderun is a strategic port – a port that has great development potential as a



Foto: Buss Group

gateway to the Middle East,” said Heinrich Ahlers, Chairman of the Executive Board of Buss Port Logistics. The “Limak Port” in Iskenderun is a modern port featuring trimodal transport links. It is located in the south-east of Turkey. Buss Erk won the contract for the handling of bulk and general cargo by submitting a tender to the port operator “Limak Port”. The contract, which is initially medium-term, provides for a permanent collaboration and also covers the provision of three mobile cranes. “We are looking to engage in additional projects in Turkey; in addition to logistics and port-based services, we are also considering port development projects,” said Marc Oliver Hauswald, Managing Director in charge of Internationalisation and Business Development at Buss Port Logistics, in announcing further projects in the eastern Mediterranean.



IMPORT PARTNER
customs services for import & export



Zollmanagement für Ihre Im- und Exporte



IMPORT



TRANSIT



EXPORT

We care about your customs //

Leistungen

- + Zollabfertigung
- + Fiskalvertretung
- + Consulting
- + Schulung
- + Kunden-Webportal

Regional verankert, bundesweit tätig, international ausgerichtet. Als Zoll-dienstleister steht IMPORT PARTNER seinen Kunden seit 1990 mit einem neutralen, souveränen und zuverlässigen Zollmanagement als Partner zur Seite. Mit unseren kompetenten Zollprofis, die auch Ihre Sprache sprechen, kennt Ihr Erfolg keine Grenzen.

www.import-partner.de Telefon 040 333 97 60





Foto: Arndt

v.l.: Dieter Spark, Vorstand von DAKOSY, Peter Zielinski, Geschäftsführer des EUROGATE Container Terminals Hamburg, Heinrich Goller, Geschäftsführer der HHLA Container Terminals, Hafenskapitän Jörg Pollmann, Senator Frank Horch, Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, Dirk Gladiator, Projektleiter PRISE und Prokurist DAKOSY, Tim Grandorff, Ältermann der Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg, Ulrich Wrage, DAKOSY Vorstand, und Ben Lodemann, Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe
 Left to right: Dieter Spark, member of the executive board of DAKOSY, Peter Zielinski, Managing Director of EUROGATE Container Terminals Hamburg, Heinrich Goller, Managing Director of HHLA Container Terminals, Port Captain Jörg Pollmann, Senator Frank Horch, President of the Ministry for the Economy, Transport and Innovation of the Free and Hanseatic City of Hamburg, Dirk Gladiator, Project Manager PRISE and fully authorised officer of DAKOSY, Tim Grandorff, senior head of the Brotherhood of Port Pilots Hamburg, Ulrich Wrage, member of the executive board of DAKOSY, and Ben Lodemann senior head of the Brotherhood of Elbe Pilots

8 PRISE optimiert Zu- und Ablaufsteuerung von Großschiffen auf der Elbe und im Hamburger Hafen

Nach einjähriger Erprobungsphase erfolgte im März für PRISE, das Port River Information System Elbe, der offizielle Startschuss. In der neuen IT-Plattform werden alle Informationen zu Schiffsanläufen und -abgängen von den an der Abfertigung beteiligten Terminals, Lotsen, Reedern/Maklern, Schleppern, Festmachern und dem Oberhafenamt zusammengeführt. Im Hamburger Hafen und auf der Elbe müssen immer mehr Schiffe mit weiter zunehmenden Schiffgrößen in kurzer Zeit abgefertigt werden. Um die steigende Komplexität bei der Planung und Durchführung bewältigen zu können, ist ein schnellerer Informationsaustausch zwischen allen Beteiligten erforderlich. Durch PRISE wird die Planbarkeit der Revierfahrt auf der Elbe sowie der Schiffsbewegungen im Hafen verbessert und damit der Verkehrsfluss beschleunigt. PRISE wurde unter der Federführung des Hamburger Softwarehauses und Port Community Systems DAKOSY zusammen mit der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), EUROGATE, der Lotsenbrüderschaft Elbe, der Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg und der Hamburg Port Authority (HPA) entwickelt. Initiiert und finanziert wurde die Plattform durch die beiden Terminalbetreiber HHLA und EUROGATE. PRISE ist speziell auf die Bedürfnisse des Hamburger Hafens zugeschnitten. Zu den Daten, die in der Informationsplattform zusammenfließen, zählen die Liegeplatzplanung und -anmeldung der Terminals, Statusinformationen zu den Schiffspeditionen auf der Elbe ab „Deutscher Bucht“ bis zum „Leinen fest“, die Schiffsanmeldungen der Elblotsen, die Zuständigkeitsmeldungen der Schlepper und Festmacher sowie die Wasserstandsvorhersagen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).

8 PRISE optimises the management of arrivals and departures of large ships in the Elbe and at the Port of Hamburg

After a one-year trial phase, PRISE – Port River Information System Elbe – is officially given the green light.

This new IT-based platform collates all the information pertaining to ship arrivals and departures that is generated by the various parties involved: the terminals, pilots, shipping companies/brokers, tugboats, mooring services and the Port Authority. An ever increasing numbers of ever-larger vessels must be processed quickly at the Port of Hamburg and on the Elbe river. Coping with the increasing complexity in the planning and execution of these operations calls for an acceleration in the exchange of information between all parties involved. PRISE improves the ability to plan and manage navigation on the Elbe estuary as well as of ship movements in port, which in turn accelerates the flow of traffic. PRISE was developed by the Hamburg software company and Port Community Systems DAKOSY together with the companies Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), EUROGATE, the Brotherhood of Elbe Pilots, the Brotherhood of Port Pilots Hamburg and the Hamburg Port Authority (HPA). The information platform was funded jointly by the two terminal operators HHLA and EUROGATE. PRISE is designed specifically to meet the requirements of the Port of Hamburg. The data collated by the information platform includes details of berth scheduling and registration at the terminals, status information relating to ships' current positions on the river Elbe from the "German Bight" right through to docking, the list of ships scheduled to enter port for the Elbe pilots, status reports from tugboats and mooring services, as well as the water level predictions issued by the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH).

9 Fraunhofer-Strategie für Hamburg

Mit der im April beschlossenen Fraunhofer-Strategie hat der Senat die Voraussetzungen geschaffen, um die Innovationskraft von Wissenschaft und Wirtschaft in Hamburg zu stärken. Die Planungen des Senats sehen vor, dass Hamburg sich künftig dauerhaft an der gemeinsam von Bund und Ländern geförderten Finanzierung der Fraunhofer-Gesellschaft beteiligt und drei Hamburger Forschungseinrichtungen in Fraunhofer-Einrichtungen überführt werden. Hamburg hat hierfür

in den vergangenen fünf Jahren bereits sechs Millionen Euro investiert und wird in den kommenden Jahren weitere 6,5 Millionen Euro für den Aufbau von Fraunhofer-Einrichtungen zur Verfügung stellen. Hinzu kommt zukünftig die anteilige Finanzierung der Fraunhofer-Gesellschaft durch Hamburg in Höhe von aufwachsend etwa 0,55 bis 0,85 Millionen Euro pro Jahr. Die Fraunhofer-Gesellschaft ist die größte Forschungsorganisation für anwendungsorientierte Forschung in Europa. Die Fraunhofer-Strategie fügt sich in die Politik des Senats ein, Hamburg zu einem führenden Standort für Forschung und Innovation in Europa zu machen. In der Forschung treibt der Senat den Ausbau der Profile der Hochschulen und Forschungseinrichtungen weiter voran. Dabei sollen vorhandene Forschungsschwerpunkte, in denen zum Teil bereits internationales Spitzenniveau erreicht wurde, weiter ausgebaut und gestärkt werden (z.B. in der Klimaforschung, der naturwissenschaftlichen Strukturforschung oder den Lebenswissenschaften/ Medizin). Über die gezielte Entwicklung von Potenzialbereichen sollen weitere Forschungsbereiche an das internationale Spitzenniveau herangeführt werden.

9 Fraunhofer strategy for Hamburg

With the Fraunhofer Strategy adopted in April, the Senate has put in place the preconditions for boosting the innovative strength of science and business in Hamburg. Planning activities by the Senate provide for Hamburg to become a permanent contributor to the funding for the Fraunhofer-Gesellschaft, which is funded jointly by the federal and state governments, and for the conversion of three Hamburg-based research institutions into Fraunhofer facilities. In the last five years, Hamburg has already invested six million euros for this purpose, and a further 6.5 million euros will be provided to fund the establishment of Fraunhofer facilities in the coming years. Added to this will be Hamburg's contribution to the funding for the Fraunhofer-Gesellschaft, which will increase by about 0.55 to 0.85 million euros per year. The Fraunhofer-Gesellschaft is the biggest organisation for applied research in Europe. The Fraunhofer strategy complements the Senate's policy for making Hamburg one of the leading locations for research and innovation in Europe. In terms of research, the Senate is continuing to pursue measures designed to boost the profiles of tertiary institutions and research facilities. To this end, existing fields of research where Hamburg is already in the top league internationally are to be expanded and strengthened further (e.g., climate research, fundamental research in the natural sciences and the life sciences/medicine). Additional fields of research are to be brought to the top level internationally by means of targeted development in areas holding potential.



QUAY OPERATION - WAREHOUSING


WALLMANN & CO

Handling and storage: general cargo, heavy lifts, iron and steel products
Terminal area: 130.000 sqm where of 55.000 sqm covered storage space
Container Freight Station
Port of Hamburg: Southern Reiherstieg / Railway siding number 819

Harbour mobile crane LHM 600
Lifting capacity: 208 tons – in combined twin operation with one of our LHM 500 cranes we achieve a lifting capacity of **more than 300 tons.**




Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG)
Pollhornweg 31-39
D-21107 Hamburg
Phone: +49-40-75 20 7-0
Fax: +49-40-75 20 7-203
mail@wallmann-hamburg.de
www.wallmann-hamburg.de



BRUNSBÜTTEL PORTS


more than moving


www.schrammgroup.com



Multipurpose port Elbehafen Brunsbüttel

- ▶ Transport
- ▶ Handling
- ▶ Storage
- ▶ Logistics





Elbehafen, 25541 Brunsbüttel Fon: +49 (0) 4852 884-0
 Fax: +49 (0) 4852 884-26 info-bp@schrammgroup.de

10 neska INTERMODAL und BOBE Spedition kooperieren

Seit Mitte Januar hat das Rhein-Ruhr Terminal Duisburg (RRT) die Containerverkehre des Ost-Westfalen Xpress (OWX) mit dem OWX2 erweitert. Zusätzlich zu der bereits seit 2007 erfolgreich mit inzwischen sechs Zugabfahrten pro Woche laufenden Containerzugverbindung zum LZR Bönen wird nun auch das Bobe Terminal in Minden mit drei zusätzlichen Abfahrten pro Woche angebunden. Die Spedition Bobe ist ähnlich wie das RRT aufgestellt, betreibt in der Region Minden jeweils ein Terminal in Minden und in Bad Salzuflen und ist via Minden per Binnenschiff und Eisenbahn an die deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven angebunden. Mit der Kooperation der beiden Unternehmen ist es gelungen, nicht nur die Region Bönen, sondern auch Duisburg an die Nordhäfen sowie Minden an die Westhäfen trimodal anzubinden. Das eröffnet den Nutzern dieser Verbindungen enorme Synergieeffekte. Das LZR Bönen ist zukünftig für neska INTERMODAL die zentrale Schnittstelle für die Ladungsmengen aus den West- und Nordhäfen.



Foto: KfV Bönen

10 neska INTERMODAL and BOBE Spedition work together

The Rhein-Ruhr Terminal Duisburg (RRT) boosted container traffic carried on the Ost-Westfalen Xpress (OWX) by adding the OWX2. In addition to the container train connection to the logistics centre LZR Bönen, which has been operating successfully since as far back as 2007 with six departures per week, the service now also calls at the Bobe Terminal in Minden with three additional departures per week. The freight forwarder Bobe has a similar structure to the RRT, in that in the Minden region the company operates one terminal each in Minden and in Bad Salzuflen, with links inland waterways and rail links to the German seaports of Hamburg and Bremerhaven via Minden. Thanks to the cooperation between the two companies, it has become possible to provide trimodal links between not only the Bönen region and the northern ports, but also between Duisburg and the northern ports, and between Minden and the western ports. This provides users of these connections with enormous synergistic effects. For neska INTERMODAL, the logistics centre LZR Bönen will in future act as the central hub for cargo from the western and northern ports.

PERSONALIEN *** PERSONNEL NEWS ***

Neue Spitze beim ZDS



Foto: AKTUELL

Daniel Hosseus



Foto: AKTUELL

Klaus Heitmann

Daniel Hosseus (44) übernimmt seit dem 1. April 2014 die Verantwortung als Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS). Er folgte Dipl.-Volkswirt Klaus Heitmann (65), der Ende März in den Ruhestand ging. Daniel Hosseus kommt vom Verband Deutscher Reeder (VDR). Dort hat er seit 13 Jahren insbesondere die internationale Schifffahrtspolitik, Markt- und Wettbewerbsthemen sowie maritime Sicherheitsfragen engagiert vertreten. Mit Lutz Köhner (41) steht auch zukünftig ein weiterer Geschäftsführer an der Spitze des ZDS, um der großen Spanne an Themen gerecht zu werden.

New head of ZDS

Daniel Hosseus (44) was appointed the Principal General Manager of the Central Association of German Seaport Operators (Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e.V., ZDS) on 1 April 2014. He succeeds to the economist Klaus Heitmann (65), who retires at the end of March. Daniel Hosseus previously worked for the German Shipowners' Association (Verband Deutscher Reeder, VDR). In that position, he vigorously engaged with matters relating to international shipping policy, market and competition issues and maritime security and safety over a period of 13 years. In the person of Lutz Köhner (41), another future general manager is part of the top team at the ZDS, enabling the association to deal appropriately with the large range of issues at hand.

Dr. Jürgen Weber übergibt Vorsitz des Aufsichtsrates im Herbst an Michael Behrendt



Foto: Hapag-Lloyd

Michael Behrendt

Dr. Jürgen Weber (72) hat sich entschlossen, den Vorsitz des Aufsichtsrates von Hapag-Lloyd bereits im Herbst dieses Jahres vorzeitig an Michael Behrendt (62) zu übergeben. Behrendt scheidet Ende Juni als Vorsitzender des Vorstandes von Hapag-Lloyd aus. Weber hatte im Juni 2012 das Mandat im Aufsichtsrat übernommen und war zum Vorsitzenden gewählt worden.

Er sollte in dieser wichtigen Funktion nicht nur die Nachfolge von Michael Behrendt an der Reedereispitze regeln, sondern auch mit seiner großen Erfahrung in einer schwierigen Zeit der Linienschifffahrt dafür sorgen, dass Hapag-Lloyd weiterhin bestens in seinem Geschäft aufgestellt ist und zudem weiter wächst.

** PERSONALIEN *** PERSONNEL NEWS *** PERSONALIEN *** PERSONNEL NEWS

Dr Jürgen Weber to pass the chairmanship of the Supervisory Board of Hapag-Lloyd to Michael Behrendt in autumn

Dr Jürgen Weber (72) has decided to hand over the chairmanship of the Supervisory Board Hapag-Lloyd to Michael Behrendt (62) in autumn, before his mandate expires. Behrendt will resign as Chairman of the Executive Board of Hapag-Lloyd in June. Weber took on the mandate on the Supervisory Board in June 2012 and was elected to the position of Chairman. In this important role, he was expected not only to handle the succession to Michael Behrendt at the helm of the shipping company, but also to contribute his great experience in an effort to ensure that Hapag-Lloyd continues to be well positioned and can continue to grow during a difficult time.

Geodis Wilson baut den Geschäftsbereich Fashion & Lifestyle, Retail weiter aus

Ashwani Nath



Mark Goes

Das globale Frachtmanagement-Unternehmen Geodis Wilson verstärkt sich mit zwei Führungskräften im Geschäftsbereich Fashion & Lifestyle, Retail. Ashwani Nath wird als neuer Global Vertical Market Director den Geschäftsbereich Fashion & Lifestyle, Retail, von Amsterdam/Niederlande aus leiten. Nath bringt seine 29-jährige Erfahrung mit ein, die er in leitenden Management-Positionen bei Unternehmen wie DHL Global Forwarding, MSAS Global Logistics, EXEL Plc, LEP, Kamino Internationale und Forbes Gokak Ltd. erwarb. In Deutschland verstärkt Mark Goes das Geodis Wilson Team im Bereich Fashion & Lifestyle, Retail. In seiner Funktion als Industry Director North Europe leitet er von Hamburg aus die Geschäfte für die Region Deutschland, Benelux und Großbritannien. Seine Branchenerfahrungen sammelte Goes bei Arvato, Logwin Logistics und Hellmann Worldwide Logistics.

Geodis Wilson further expands its Fashion & Lifestyle, Retail division

The global freight management company Geodis Wilson is strengthening its Fashion & Lifestyle, Retail division by hiring two more executive staff. Ashwani Nath will manage the Fashion & Lifestyle, Retail division as the new Global Vertical Market Director from Amsterdam/Netherlands. Nath has 29 years' experience in top-level management with companies like DHL Global Forwarding, MSAS Global Logistics, EXEL Plc, LEP, Kamino Internationale and Forbes Gokak Ltd. In Germany Mark Goes joins the Geodis Wilson team in the Fashion & Lifestyle, Retail division. In his role as Industry Director North Europe, he will manage the business in the region covering Germany, the Benelux countries and the UK from Hamburg. Goes acquired his experience in the industry working for Arvato, Logwin Logistics and Hellmann Worldwide Logistics.

Hannah Truxius neu im Team der Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz in Mumbai

Hannah Truxius

Seit Anfang März 2014 unterstützt Hannah Truxius den Hafen Hamburg Marketing (HHM)-Repräsentanten Peter Deubet in Indien. Die studierte Indologin absolvierte während ihres Studiums ein mehrmonatiges Praktikum bei der Indo-German Chamber of Commerce und kehrt nun als Hamburg Business Manager in die Hamburg Repräsentanz Mumbai zurück. Sie wird dort gemeinsam mit Peter Deubet für das Leistungsspektrum des Hamburger Hafens in dieser wichtigen Marktregion werben und die HHM-Zentrale mit Informationen aus Indien unterstützen.

Hannah Truxius a new member of the team at the Port of Hamburg Marketing representative office in Mumbai

Since the beginning of March 2014, Hannah Truxius has been supporting the Port of Hamburg Marketing (HHM) representative in India, Peter Deubet. While still at university, the graduate indologist completed an internship period of several months with the Indo-German Chamber of Commerce and is now returning to the Hamburg representative office in Mumbai as the Hamburg Business Manager. She will be working with Peter Deubet to promote the range of services available at the Port of Hamburg in this important market region, as well as providing the HHM head office with information about India.

Gerd Drossel im Aufsichtsrat der Lübecker Hafen Gesellschaft

Gerd Drossel

Die Gesellschafter der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) haben Gerd Drossel (68) zum Mitglied des Aufsichtsrates der Gesellschaft bestellt. In internationalen Hafen- und Logistikkreisen hat sich Drossel einen ausgezeichneten Ruf erworben. Drossel war bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2009 insgesamt 47 Jahre bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) tätig, davon elf Jahre im Vorstand. Die Wahl erfolgte auf Vorschlag der „Deutsche Asset Wealth Management“, einer der beiden Gesellschafter der LHG.

Gerd Drossel on the Supervisory Board of Lübecker Hafen Gesellschaft

The shareholders of Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) appointed Gerd Drossel (68) to the company's Supervisory Board. Drossel has gained an outstanding reputation in port and logistics circles. Until he retired in the year 2009, he had worked for Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) for 47 years, with eleven years as a member of the executive board. The election followed the recommendation of "Deutsche Asset Wealth Management", one of the two shareholders in LHG.

11 Energiewende – Leuchtturmprojekt für Elektromobilität BESIC startet in heiße Phase

Auf der hoch automatisierten Anlage im Hamburger Hafen transportieren jetzt zehn batteriebetriebene Schwerlastfahrzeuge Container zwischen Schiff und Lager. Die Batterien dieser Containertransporter sollen genau dann geladen werden, wenn norddeutsche Ökostrom-Spitzen im Netz sind. Neben der praktischen Umsetzung steht die Wirtschaftlichkeit des Modells im Fokus. Am HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) kamen 2011 die ersten batteriebetriebenen Schwerlastfahrzeuge der Welt zum Einsatz. Jetzt erforschen Projektpartner aus Wirtschaft und Wissenschaft, wie die Batterien für diese automatisch gesteuerten Fahrzeuge (Automated Guided Vehicles – AGV) mit norddeutschen Ökostrom-Spitzen geladen werden können. Dafür wird im Rahmen des Forschungsprojekts BESIC (Batterie-Elektrische Schwerlastfahrzeuge im Intelligenten Containerterminalbetrieb) ein Batterie-Verwaltungs-System entwickelt. Dieses ermittelt im Datenaustausch mit dem Lastprognose-System von Vattenfall und dem Terminalsteuerungssystem des CTA die sowohl ökologisch als auch ökonomisch optimalen Ladezeitpunkte. Herkömmliche Diesel-elektrische AGVs werden im Rahmen von BESIC mit solchen verglichen, die durch konventionelle Blei-Batterien oder durch innovative Lithium-Ionen-Technologie angetrieben werden. Führt die intelligente Ladestrategie zu deutlichen Betriebskosteneinsparungen, kann das richtungweisend für den Schwerlastverkehr sein. An dem Projekt arbeiten die Unternehmen Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), die zu Terex Port Solutions zählende Gottwald Port Technology GmbH und Vattenfall gemeinsam mit den durch das Energie-Forschungszentrum Niedersachsen (EFZN) koordinierten Universitäten Oldenburg, Göttingen und Clausthal. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) fördert BESIC im Rahmen des Technologiewettbewerbs „IKT für Elektromobilität II – Smart Car – Smart Grid – Smart Traffic“ (IKT steht für Informations- und Kommunikationstechnik). Das Projekt startete im Januar 2013 und wurde bereits im Mai 2013 von der Bundesregierung zum Leuchtturmprojekt für Elektromobilität erklärt.

11 Energy transition – flagship e-mobility project BESIC enters crucial phase

Ten battery-powered heavy-goods vehicles now carry containers between ships and the yard at the highly



Foto: HHLA

automated cargo-handling facility at the Port of Hamburg. The plan is for the batteries in these container transporters to be charged during times when the grid has a surplus of green electricity generated in northern Germany. As well as the practical implementation, the project also focuses on the model's commercial viability. The first battery-powered heavy-goods vehicles in the world were deployed at the HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) back in 2011. The project partners from business and scientific research institutions are currently researching ways to charge the batteries in this Automated Guided Vehicles (AGVs) when the availability of green electricity generated in northern Germany is at its peak in the public grid. To this end, a battery management system is being developed as part of the BESIC research project (BESIC is the German acronym for "battery electric heavy-goods transport vehicles for intelligent container terminal operation"). The system calculates the best charging times – in both ecological and economic terms – by exchanging data with Vattenfall's load forecasting system and the CTA terminal management system. As part of the BESIC project, conventional diesel-electric AGVs are compared with AGVs powered by conventional lead-acid batteries or by innovative lithium-ion technology. Should the intelligent charging strategy lead to significant reductions in operating costs, it could point the way for heavy goods traffic in the future. Collaborating in this project are the companies Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Gottwald Port Technology GmbH, part of Terex Port Solutions, and Vattenfall, together with the universities of Oldenburg, Göttingen and Clausthal, which are coordinated by Energy Research Centre Lower Saxony (Energie-Forschungszentrum Niedersachsen, EFZN). The Federal German Ministry for the Economy and Energy (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie -



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

BMW) promotes BESIC within the scope of the technology competition “ICT for E-mobility II – Smart Car – Smart Grid – Smart Traffic” (ICT stands for information and communication technology.) The project was launched in January 2013 and was chosen by the German federal government as a flagship project for e-mobility as early as May 2013.

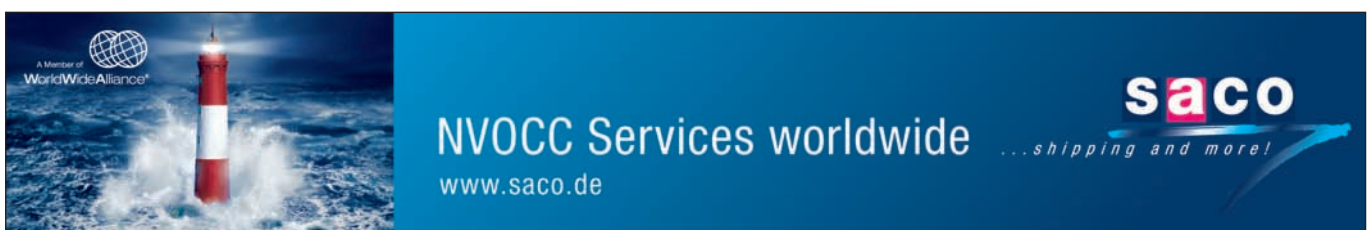
12 Optimismus im Jubiläumsjahr: Positive Prognosen vom Verein Hamburger Spediteure

Der Verein Hamburger Spediteure e.V. empfing über 200 Gäste aus Politik und Wirtschaft zu seiner 130. Ordentlichen Mitgliederversammlung im Hotel Hafen Hamburg. Das runde Jubiläum sowie eine wirtschaftlich stabile Lage der Mitgliedsunternehmen des Vereins geben Anlass für eine positive Stimmung während der Veranstaltung. Der jährlich unter den 337 Mitgliedsunternehmen erhobene Konjunkturindikator ist das Barometer für die aktuelle Situation unter den Speditionsbetrieben und spiegelt sowohl die Ergebnisse des letzten Jahres als auch deren Erwartungen an das laufende Geschäftsjahr wider. Fast 35 Prozent der Mitglieder haben im April dieses Jahres an der Befragung teilgenommen. Der Vorsitz der Vorstand vom Verein Hamburger Spediteure, Johan P. Schryver, zieht das Fazit aus der Umfrage: „Trotz eines schwierigen Marktumfeldes geht es der Spedition im Großen und Ganzen gut.“ Dahinter verbergen sich rund 90 Prozent der Mitglieder, die mit stabilen bis steigenden Umsätzen in diesem Jahr rechnen. Zudem plant jedes vierte Unternehmen Neueinstellungen für 2014. Die Arbeitsplätze in der Speditionsbetriebe sind sicher. Auch die Zahl der auszubildenden Firmen steigt kontinuierlich an. Aktuell liegt die Ausbildungsquote aller Mitgliedsunternehmen bei neun Prozent. Eine dauerhafte Herausforderung für die Hamburger Speditionen bleibt die Thematik der Infrastruktur. So bemängelte Schryver, dass gerade im Hamburger Raum die dringend erforderlichen Baumaßnahmen zu lange aufgeschoben werden und letztendlich unzureichend umgesetzt werden. Insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen, die im Landverkehr tätig sind, werden durch sinkende Produktivität langfristig wirtschaftlich bedroht. Schryver wendet sich mit seiner Forderung an den Senat: „Es gilt, zusätzliche Belastungen für die am Verkehr beteiligten Unternehmen abzuwenden. Hamburg läuft sonst Gefahr, seinen Ruf als international zuverlässige Drehscheibe zu verlieren.“

Positiv hervorgehoben wird der Bau des neuen Luftfrachterminals am Hamburger Flughafen, das mittelfristig der Hamburger Luftfracht Aufschwung verschaffen wird.

12 Optimism in the anniversary year: Positive forecasts from the Hamburg association of freight forwarders

The Hamburg association of freight forwarders (Verein Hamburger Spediteure e.V.) welcomed more than 200 guests from politics and business to its 130th Annual General Meeting at the Hotel Hafen Hamburg. The occasion of the big anniversary and the economically stable situation of the association's member companies made for a upbeat mood at the event. The economic sentiment survey conducted annually among the 337 member companies serves as an indicator for the prevailing situation among the freight forwarding operations and reflects both the results of the previous year and their expectations for the current financial year. Almost 35 per cent of the members participated in the survey in April this year. The Chairman of the executive board of the association of Hamburg freight forwarders, Johan P. Schryver, summarised the survey as follows: “In spite of the difficult market environment, freight forwarding is performing well overall.” This position is representative of about 90 per cent of the members, who anticipate stable or rising turnover this year. Moreover, one company in four is planning to hire more staff in 2014. Jobs in the freight forwarding sector are secure. The number of businesses providing vocational training is also rising steadily. At present the training quota for all member companies stands at nine per cent. One persistent challenge for Hamburg's freight forwarders is the infrastructure. Thus Schryver criticised the fact that especially in the Hamburg region, urgently needed construction measures tend to be delayed for too long, and in the end are implemented in inadequate fashion. Especially small and medium-sized companies operating in overland transportation are economically threatened in the long term as a result of decreasing productivity. Schryver addresses his call for action to the Senate: “What matters now is to avoid putting additional burdens on businesses involved in transportation. Otherwise, Hamburg is in danger of losing its reputation as a reliable international transport hub.” Positive mention was made of the construction of the new air freight terminal at Hamburg airport, which will result in a boost to Hamburg's air freight sector in the medium term.



A Member of WorldWideAlliance®

NVOCC Services worldwide
www.saco.de

saco
...shipping and more!



Fotos: Louis Hagel

13 Die SKW Stickstoffwerke Piesteritz und Louis Hagel bauen ihre fast 30-jährige Zusammenarbeit weiter aus

In dem auf Umschlag und Lagerung von hochwertigen Düngemitteln spezialisierten Hamburger Terminal Louis Hagel werden seit Januar 2014 auch Düngemittel gemischt. Dazu wurden von Louis Hagel maßgeschneiderte Boxen in ein vorhandenes Silo eingebaut und Förderwege entsprechend angepasst. Der bereits 1878 gegründete Hamburger Traditionsbetrieb erweitert damit sein Angebot für Logistikdienstleistungen im Massengutsegment. Die SKW Stickstoffwerke Piesteritz, ein Tochterunternehmen des tschechischen Agrofert-Konzerns, trugen mit der Installation der Mischanlage am Standort Hamburg der zunehmenden Nachfrage nach ihren innovativen Mineraldüngern Rechnung. Durch die Nutzung dieser konzerneigenen Anlagen erweitert SKW Piesteritz die Kapazitäten des Düngers ALZON 40 S, der auf dem Markt sehr gut nachgefragt wird. Das Mischprodukt wird aus umweltfreundlichem, stickstoffstabilisiertem Harnstoff und einem Stickstoff-Schwefeldünger zusammengesetzt und ist speziell für die Getreideernährung entwickelt worden. „Seit der Wiedervereinigung haben wir unsere Geschäftsbeziehung mit den SKW Piesteritz sukzessive ausgebaut. Dabei haben wir uns gemeinsam den wechselnden Marktanforderungen angepasst. In den 90er Jahren stand der Export von Standarddünger im Fokus, heute beladen wir zusätzlich Container mit

Spezialitäten für den Weltmarkt und mischen ab dieser Saison SKW-Düngemittel für den lokalen Markt. Das erfordert auch eine enorme Flexibilität für ein Umschlagunternehmen“, fasst Inhaber Horst Hagel zusammen. Zurzeit werden die Kapazitäten am Terminal Hagel weiter vergrößert. Die Bauarbeiten zum Aufbau eines neuen Wipp-Drehkrans haben bereits begonnen. Zur neuen Düngemittelsaison können dann Schiffe mit bis 11 Meter Wassertiefe abgefertigt werden. Rund 30 Prozent des gesamten Seegüterumschlags im Hamburger Hafen wird an den Massengüterterminals generiert (42,3 Millionen Tonnen). Der Umschlag von Stickstoffverbindungen und Düngemitteln sowie chemischen und natürlichen Düngemittelmineralen stieg in den ersten drei Quartalen 2013 um zwei Prozent auf 2,7 Millionen Tonnen an.

13 SKW Stickstoffwerke Piesteritz and Louis Hagel expand their collaboration going back almost 30 years now

Since January 2014, the Terminal Louis Hagel in Hamburg, which specialises in the transloading and storage of high-quality fertiliser, has also been offering the option of blending fertilisers. To this end, Louis Hagel installed custom-made boxes in an existing silo and adapted the conveyor lines accordingly. The result is an expansion in the portfolio of logistics services in the bulk cargo segment offered by the traditional Hamburg company established as far back as 1878. The company



APL Co. (Germany)

Am Sandtorkai 50
20457 Hamburg
Tel: 040 - 30109 0

APL
Moving Business
Forward



Louis Hagel-Prokuristin Sandra Reidock und Geschäftsführer Horst Hagel/Louis Hagel
General Manager Sandra Reidock and CEO Horst Hagel

SKW Stickstoffwerke Piesteritz, a subsidiary of the Czech Agrofert Group, responded to growing demand for their innovative mineral fertilisers by installing the blending facility at the Hamburg location. By utilising this Group-owned facility, SKW Piesteritz is able to boost the capacities of ALZON 40 S fertiliser, for which

there is very demand on the market. The blended product consists of environmentally friendly, nitrogen-stabilised urea and nitrogen-sulphur fertiliser and has been developed especially to provide cereal crops with nutrients. “Since the reunification, we have gradually expanded our business relationship with SKW Piesteritz. In doing so, we jointly adapted our operations to the changing market requirements. In the 1990s, the focus was on the export of standard fertilisers, whereas today we additionally load containers with speciality products for the world market, and starting this season, we are also blending SKW fertilisers for the local market. This calls for enormous flexibility on the part of a cargo-handling operation,” says the owner Horst Hagel. Capacities at the Hagel Terminal are currently being expanded. Construction work for the installation of a new job luffing crane is already under way. In time for the next fertiliser season, ships with a draught of up to 11 metres will be able to be processed there. Around 30 per cent of the entire seaborne cargo handling at the Port of Hamburg is generated at the bulk cargo terminal (42.3 million tons). In the first three quarters of 2013, handling of nitrogen compounds and fertilisers as well as chemical and natural fertiliser minerals rose by two per cent, to 2.7 million tons.

Der Treffpunkt am Tor zur Welt



transfairlog

4. – 6. November 2014

Messe Hamburg

Veranstalter:

EUROEXPO
Messe- und Kongress-GmbH
Tel. +49 (0)89 32391-241
www.transfairlog.com



2. Fachmesse für internationales Transport- und Logistik-Management

Jetzt unter
www.transfairlog.com
Infos anfordern!





14 Fokus Schiene: 16.000 Tonnen Rundholz via Elbehafen

Brunsbüttel Ports hat bereits rund 16.000 Tonnen Rundholz via Zugumschlag im Elbehafen abgefertigt. Auftraggeber ist die Heinrich Tepker GmbH & Co. KG aus Schleswig-Holstein. Die 600 Meter langen Züge mit 25 Waggons fassen jeweils 1.500 Festmeter Holz, was einem Gesamtgewicht von 2.000 Tonnen entspricht. Pro Woche verlassen ein bis zwei Züge mit Rundholz den Brunsbütteler Hafen. Der schienenangebundene Elbehafen bietet die optimalen Voraussetzungen für den Holzumschlag. Auf der Logistikfläche sind einerseits direkte Verladungen vom Lkw auf die Waggons möglich. Andererseits verfügt der Hafenstandort über ausreichend Vorstauffläche, um große Mengen Holz zwischenzulagern und von dort wiederum direkt auf die Schiene umzuschlagen. „Wir freuen uns, mit diesem Auftrag unsere Vielseitigkeit unter Beweis stellen zu können. Hafenumschlag ist auch Schienenumschlag. Darüber hinaus unterstreicht das Volumen die Bedeutung eines schienenangebundenen Hafens – sowohl für den Hafenstandort selbst, als auch für seine Region“, erklärt Frank Schnabel, Geschäftsführer von Brunsbüttel Ports. Seit Projektstart Ende Februar dieses Jahres wurden im Elbehafen bereits acht Ganzzüge abgefertigt. Weitere Verladungen von Rundholz werden erwartet. Ihren Ursprung haben die Hölzer im Kreis Dithmarschen, wie zum Beispiel Albersdorf, Schafstedt oder Heide. Sie stammen aus dem sogenannten Windwurf der Herbststürme Christian und Xaver in 2013. Je nach Verwendung wird das Holz an die weiterverarbeitende Industrie geliefert. Dazu zählt unter anderem die Verpackungsindustrie, die das Holz zu Paletten und Kisten verarbeitet.

14 Focus on rail: 16,000 tons of round logs moved via Elbe Port

Brunsbüttel Ports has already processed about 16,000 tons of round logs via train transshipment at the Elbe Port. The customer is the company Heinrich Tepker GmbH & Co. KG, based in Schleswig-Holstein. The 600-metre trains consisting of 25 wagons each carry 1,500 cubic metres of timber, the equivalent of 2,000 tons in total. Each week one or two trains loaded with round logs leave the port of Brunsbüttel. Elbe Port with its integra-

ted rail link offers the ideal conditions for the transshipment of timber. Firstly, the logistics yard allows direct loading from truck to rail wagon. Secondly, the port location has sufficient space for the interim storage of timber, which can then be directly loaded onto rail. “We’re thrilled to have the opportunity to demonstrate our versatility with this order. Cargo-handling in port also means cargo-handling for rail. In addition, the volume of this order underscores the importance of having a port connected to the rail network – both for the port location itself and for the surrounding region,” explained Frank Schnabel, the Managing Director of Brunsbüttel Ports. Since the project started at the end of February this year, eight block trains have already been processed at the Elbe Port. Further consignments of round logs are expected. The logs come from the Dithmarschen district, in places like Albersdorf, Schafstedt and Heide. They are part of the so-called windthrow, which resulted from the autumn storms Christian and Xaver in 2013. Depending on the application, the timber is supplied to the manufacturing industries, such as the packaging sector, where the timber is used to make pallets and boxes.

15 Bahn erarbeitet Alternativvarianten zur „Y-Trasse“

Die Deutsche Bahn AG hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums Alternativen zur Aus- und Neubaudstrecke Bremen/Hamburg – Hannover (der sogenannten Y-Trasse) erarbeitet. Dabei wurden fünf Alternativ- und eine Ergänzungsvariante untersucht. Ulrich Bischoff, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für die Länder Niedersachsen und Bremen: „Bei der Untersuchung von Alternativvarianten stand die Frage im Vordergrund, wie man mehr Kapazitäten auf der Schiene schaffen kann – sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr. Zudem spielen die Themen Lärm- und Umweltschutz eine zentrale Rolle.“ Ziel sei es ferner, die Knoten Hamburg, Bremen und Hannover nicht zusätzlich zu belasten sowie eine wirtschaftliche und machbare Lösung zu entwickeln. Die nun ausgearbeiteten Varianten beruhen auf einer Verkehrsprognose für das Jahr 2025 und berücksichtigen auch andere Infrastrukturmaßnahmen, die in Planung oder Umsetzung sind, wie etwa Maßnahmen im Knoten Bremen und Hamburg oder den durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Strecke Uelzen – Stendal. Neben Lärm- und Umweltbelangen wurden auch die Machbarkeit, Kosten, Fahrzeitgewinne und Kapazitätseffekte untersucht. Die Deutsche Bahn wird im nächsten Schritt die Bevölkerung in der Region über die möglichen Lösungen informieren. Der Bund wird eine gesamtwirtschaftliche Einschätzung der Varianten auf Basis der neuesten Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 vornehmen. Die im Anschluss zu entwickelnde Vorzugslösung wird schließlich durch ein Raumordnungsverfahren durch das Land Niedersachsen konkretisiert. Die Trassenvarianten werden vorgestellt unter: http://www.deutschebahn.com/de/presse/presseinformationen/pi_it/6163366/ubd20140214.html

Anzeige

PORTlog
your virtual freight village



- PORTlog -
Ihre Hamburger Logistikkörbe

Finden Sie mit wenigen Klicks Dienstleister rund um
Lagerung, Umschlag und Transport.

www.portlog.de

Hafen Hamburg Marketing e.V.
Telefon: 040 37 70 90 · info@hafen-hamburg.de



Senator Horch zu den von der DB vorgestellten Planungen für die Y-Trasse und Alternativen:

„Es war höchste Zeit, dass die Anbindung der deutschen Seehäfen wieder auf die Tagesordnung der Verkehrspolitik kommt. Seit Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 1992 ist viel Zeit vergangen. Es ist bekannt, dass die Schieneninfrastruktur in Norddeutschland für den Personen- sowie den Güterverkehr zukunftsicher verstärkt und ausgebaut werden muss, insbesondere in dem aufkommensstarken Dreieck Hannover – Bremen/Bremerhaven – Hamburg. Die DB AG hat jetzt erfreulicherweise auch Modelle vorgelegt, die machbar und finanzierbar erscheinen und auch die Belange des Hinterlandverkehrs der Seehäfen in Bremen, Hamburg und Niedersachsen berücksichtigen. Für Hamburg ist eine schnelle Lösung die gute Lösung. Wichtig ist der faire und offene Dialog mit den betroffenen Kommunen, den Bürgern und den Unternehmen und Verbänden. Ein moderierter Dialogprozess ist ein sinnvoller nächster Schritt, an dem wir uns gerne beteiligen werden.“

15 German Rail prepares alternative variants to “Y route”

Commissioned by German Federal Ministry of Transport, the railway operator Deutsche Bahn AG has prepared alternative options to the expansion and new construction of the route Bremen/Hamburg – Hanover (the so-called Y route). Five alternative options and one supplementary option were investigated in the process. Ulrich Bischofing, Group Delegate of Deutsche Bahn AG for the German federal states of Lower Saxony and Bremen: “In the investigation of the alternative options, the focus was on finding ways to increase rail capacities – both for passenger and cargo traffic. Noise emissions and environmental protection also play a key role.” He added that other objectives were to ensure that there would not be additional pressure on the Hamburg, Bremen and Hanover rail hubs, and to find an economically viable and technically feasible solution. The variants eventually prepared are based on a traffic projection for the year 2025 and also take into account other infrastructure measures that are currently being planned or are already in the implementation phase, such as measures carried out at the Bremen and Hamburg hubs, and the upgrade of the Uelzen – Stendal route to two tracks. In addition to noise and environmental issues, the investigations also considered factors such as feasibility, cost, reduction in journey times and capacity effects. The next step will be for Deutsche Bahn to provide the region’s population with information about the various solutions being considered. The federal government will eventually carry out an overall economic assessment of the variants presented, based on the latest traffic projections for the year 2030. The specific details for the chosen variant will then be worked out in the regional planning process by the state of Lower Saxony. The route variants can be viewed at: http://www.deutschebahn.com/de/presse/presseinformation/pi_it/6163366/ubd20140214.html

Senator Horch comments on the plans for the Y route and its variants presented by Deutsche Bahn

“It is high time that the transport links for the German seaports make it back on the transport policy agenda. A great deal of time has passed since the Federal Transport Route Concept was prepared in 1992. It is a well-known fact that the rail infrastructure in northern Germany needs to be strengthened and expanded to make it fit for the future, especially in the high-volume triangle Hanover – Bremen/Bremerhaven – Hamburg. It is pleasing to note that DB AG has now presented models that appear both feasible and capable of being financed, as well as taking the needs of hinterland traffic to and from the seaports of Bremen, Hamburg and Lower Saxony into account. For Hamburg a quick solution is a good solution. What is important is to have a fair and open dialogue with the affected communities, the citizens, the businesses and the associations. A well-managed dialogue would be a useful next step, and one in which we would be pleased to participate.”

16 Erste DIVA-Tafel außerhalb des Hafens

Die Hamburg Port Authority (HPA) nahm am 23. April die erste DIVA-Tafel (DIVA - Dynamische Information zum Verkehrs-Aufkommen im Hafen) außerhalb des Hafens im Logistikpark Hamburg in Betrieb, um die Verkehrsführung im Hafen ein Stück effizienter zu machen und frühzeitig über aktuelle Verkehrssituationen zu informieren. Insgesamt betreibt die HPA nun 17 DIVA-Tafeln mit elektronisch gesteuerten Verkehrsinformationen. „Wir freuen uns, dass wir mit der neuen Tafel auch auf den Hafen zulaufende Verkehre ein Stück intelligenter lenken können. Insbesondere der Güterverkehr ist auf aktuelle Informationen angewiesen“, sagt HPA-Geschäftsführer Wolfgang Hurtienne. „IT-gestützte Systeme werden beim heutigen und zukünftigen Verkehrsaufkommen immer wichtiger“, sagt Sascha Westermann, zuständig für intermodales und operatives IT-Verkehrsmanagement bei der HPA. Die HPA hat rund 300 Messstellen im Hafen installiert, die das Verkehrsaufkommen erfassen. Dabei kommen unterschiedliche Techniken zum Einsatz. Neben Induktionsschleifen werden auch Video- und Bluetooth-detektoren eingesetzt. Zusammen mit vier Videokameras wird so ein genaues Bild der Verkehrslage erzeugt. Über rund 14 Kilometer Glasfaserkabel gelangen die Daten in das Port Road Management Center, werden dort erfasst und automatisch ausgewertet. Von hier werden dann die Verkehrsabläufe analysiert, die Informationstafeln geschaltet sowie die Ampeln in enger Abstimmung mit der Polizei koordiniert. Die Tafeln informieren vor den strategisch wichtigen Straßenkreuzungen mit Symbolen und Texthinweisen über die routenspezifische Situation.

16 First DIVA board outside the harbour

On 23 April, the Hamburg Port Authority (HPA) officially inaugurated the DIVA board (DIVA is the German acronym for dynamic information about traffic volume at the port) outside the port, at the Logistics Park Hamburg, in an effort to boost the efficiency of traffic management at the port and to provide timely and up-to-date information on the various traffic situations. The HPA now operates a total of 17 DIVA boards with electronically controlled displays of traffic information. “We’re delighted that with the new board, we will also be able to manage traffic approaching the port a little bit more intelligently. Cargo traffic in particular relies on up-to-date information,” said HPA Managing Director Wolfgang Hurtienne. “IT-based systems are gaining in importance given the traffic volume today and in the future,” said Sascha Westermann, who is in charge of intermodal and operational IT-based traffic management at the HPA. The HPA has installed around 300 sensors recording traffic movements throughout the port. A number of different technologies are used in the process. In addition to inductive loops, there are video and Bluetooth detectors. Together with four video cameras, the system is able to generate an accurate picture of the current traffic situation.



Foto: HPA

Via a network consisting of about 14 kilometres of optic fibre, the data arrives at the Port Road Management Centre where it is recorded and evaluated automatically. Traffic flows are then analysed, the information boards are updated accordingly, and traffic lights are coordinated in close cooperation with the police. The information boards display information about route-specific situations at strategically important road intersections using symbols and text.

17 Reeder fordern von der Bundesregierung ein Förderprogramm für Green Shipping

„Wir brauchen eine intensive Partnerschaft zwischen Wirtschaft und Politik, um die Qualitätsschifffahrt am Standort Deutschland auf ihrem Spitzenplatz zu halten“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR), zur Eröffnung des 3. Hamburger Schifffahrtsdialogs in der Handelskammer Hamburg. „Für die Nachrüstung umweltfreundlicher Technik an Bord ist ein wirksames Green Shipping-Förderprogramm der Bundesregierung eine entscheidende Voraussetzung.“ Nach einer neuen Studie von Oxford Economics stellt Deutschland die zweitgrößte Handelsflotte Europas. Dem Fiskus beschert die deutsche Schifffahrt jährlich über 1,2 Milliarden Euro an Steuereinnahmen. Mit mehr als 11 von insgesamt 55 Milliarden Euro tragen die deutschen Reedereien den größten Teil zur Wertschöpfung der europäischen Schifffahrtsindustrie bei. „Die deutschen Reeder haben sich diesen Spitzenplatz hart erarbeitet und wollen ihn verteidigen. Aber die Charraten sind vielfach nicht kostendeckend und heute noch niedriger als vor dem großen Schifffahrtsboom der 2000er-Jahre – bei gestiegenen Betriebskosten“, so Nagel. „Wer auch in Zukunft Qualitätsschifffahrt am Standort Deutschland will, muss die Branche auf ihrem grünen Kurs zielgerichtet unterstützen. Dazu haben sich die Regierungsparteien im Koalitionsvertrag bereit erklärt. Und auf diese wichtige Hilfe zählen wir jetzt.“ Thomas Rehder, Geschäftsführender Gesellschafter der Carsten Rehder GmbH & Co. KG, zeigte an einem Praxisfall, dass die Nachrüstung eines Schiffes auf einen umweltfreundlichen Erdgasantrieb ohne staatliche Unterstützung nicht finanziert werden kann. Dr. Martin Kröger, Geschäftsführer beim VDR, verwies auf die wirtschaftlichen Folgen für die Schifffahrt, den wachsenden Umweltauforderungen

gerecht zu werden: „Von nachgerüsteten Scrubbern über alternative Kraftstoffe und Motoren bis zur Behandlung von Ballastwasser: Die Reedereien stehen vor der großen Herausforderung, inmitten der angespannten Ertragslage erhebliche zusätzliche Investitionen zu stemmen.“ Die Veranstaltung mit mehr als 350 Teilnehmern wurde gemeinsam vom VDR, der Handelskammer Hamburg, der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation sowie dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ausgerichtet.

17 Shipping companies demand Green Shipping subsidies from the federal government

“We need an intensive partnership between business and politics if we are to maintain our top ranking in terms of quality shipping in Germany,” said Ralf Nagel, Managing Member of the Presidential Committee of the German Shipowners’ Association (VDR), at the official opening of the 3rd Hamburg Shipping Dialogue at the Hamburg Chamber of Commerce and Industry. “In order for us to retrofit environmentally friendly technology on board ships, an effective programme of Green Shipping subsidies from the federal government is a vital requirement.” According to a new study by Oxford Economics, Germany has the second-largest merchant fleet in Europe. German shipping provides the government with over 1.2 billion euros in taxes every year. With more than 11 out of a total of 55 billion euros, German shipping companies contribute the bulk of the value added by European shipping industry. “German shipping companies have worked hard to earn their top-ranking, and they plan to defend it. However, charter rates frequently are insufficient to cover costs, and today they are lower than before the great shipping boom of the 2000s – while operating costs are higher,” said Nagel. “Whoever wants to have quality shipping in Germany in the future has to support the industry as it embarks on its green journey. This is what the governing parties have committed themselves to in the coalition agreement. And we are now counting on this vital support.” Thomas Rehder, Managing Shareholder of Carsten Rehder GmbH & Co. KG, illustrated in a practical example that retrofitting a vessel with an environmentally friendly natural gas-fired engine is not financially viable without government support. Dr Martin Kröger, Managing Director of the VDR, referred to the economic impact on shipping resulting from the requirement to meet ever-tightening environmental specifications: “From retrofitted scrubbers and alternative fuels and engines to the treatment of ballast water: the shipping companies are facing a great challenge if they are to carry the burden of additional investments at a time when the earnings situation is already strained.” The event with more than 350 participants had been organised jointly by the VDR, the Hamburg Chamber of Commerce and Industry, the Ministry for the Economy, Transport and Innovation and the Federal Ministry for the Economy and Energy.



GRIMALDI GROUP



GRIMALDI Germany GmbH

Großer Grasbrook 10
 20457 Hamburg
 Telefon: +49 (0)40 789707 12
 Telefax: +49 (0)40 789707 71
www.Grimaldi-Germany.de

KÜTER & STAECK CREATIVEPOOL

Zeitschriften · Handlung · 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 CREATIVEPOOL · 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

18 Die EU-Kommission gibt grünes Licht für den Bau einer Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe

Die Europäische Kommission hat im April ihre positive Entscheidung für ein Konzept zur alternativen Energieversorgung von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen verkündet. Für den Bau der notwendigen Infrastruktur an den beiden Terminals in Altona und in der Hafencity ist der Weg damit frei. Senator Frank Horch freut sich über diese Entscheidung: „Hamburg beschreitet bei der Energieversorgung von Kreuzfahrtschiffen neue Wege. Hamburg wird damit als erster Kreuzfahrthafen ganz konkret Erfahrungen mit dem Betrieb eines festen Landstromanschlusses dieser Größenordnung in Europa sammeln. Mein Dank gilt der Kommission für die gute Zusammenarbeit bei diesem technisch anspruchsvollen Thema.“ Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority (HPA): „Die alternative Stromversorgung für Kreuzfahrtschiffe macht den Hamburger Hafen wieder ein Stück nachhaltiger. So leisten wir einen Beitrag zur Verringerung der Emissionen von Schiffen im Hamburger Hafen. Darüber hinaus schaffen wir die Voraussetzungen um auszutesten, wie in weiteren Schritten auch andere Seeschiffe während ihrer Liegezeit mit sauberer Energie versorgt werden könnten.“ Für den Standort Hafencity wird eine Fertigstellung der Infrastruktur zum Einsatz privater LNG-Bargen in 2014 angestrebt. Am Kreuzfahrterminal in Altona soll die Landstromanlage im Sommer 2015 den Betrieb aufnehmen.

18 EU Commission gives the go-ahead for the installation of a shore power facility for cruise ships

In April the European Commission announced its decision in favour of a concept for an alternative energy supply for cruise ships docked at the Port of Hamburg. This clears the way for the construction of the necessary infrastructure at the two terminals in Altona and in the Hafencity district. Senator Frank Horch is pleased with the decision: “Hamburg is breaking new ground in the way we supply power to cruise ships. Hamburg will be the first cruise port in Europe to gain experience in the operation of a permanent shore power facility of this magnitude. I would like to thank the Commission for the fruitful collaboration over this technically demanding issue.” Jens Meier, CEO of the Hamburg Port Authority (HPA): “The alternative power supply for cruise ships will make the operation of the Port of Hamburg that little bit more sustainable. In this way we will be making a contribution towards reducing emissions from ships at the Port of Hamburg. Moreover, we are also putting in place the preconditions for testing how we can implement additional steps to supply other seagoing ships with clean energy while they are in port.” For the Hafencity location, the com-



Foto: HPA/HPA/Lindner

pletion of the infrastructure for the use of private LNG barges is scheduled for 2014. At the Altona cruise terminal, the shore power facility is expected to be operational by the summer of 2015.

19 Logistikregion Unterelbe vertieft Kooperation mit der Region Oberelbe

Die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) und die Brunsbüttel Ports GmbH unterzeichneten Ende März anlässlich eines Arbeitstreffens in Hamburg eine neue Kooperationsvereinbarung. Gemeinsames Ziel ist es, den Anteil der Binnenschiffstransporte zu steigern und gemeinsame Transport- und Logistikkonzepte gegenüber der Industrie und Verladern zu vermarkten. „Die Binnenhäfen an der Oberelbe sind ein wichtiger Standortfaktor für Industrie und Handel in unserer Region. Die Elbe verbindet unsere Region zum einen mit dem Hafen Hamburg, unserem Tor zur Welt, und andererseits mit unserem Kooperationspartner Brunsbüttel Ports an der Unterelbe. Hier bieten sich vor allem für Spezialsegmente, z.B. für den Windenergieanlagen-Bereich, gute Entwicklungsperspektiven“, betont Dipl.-Ing. Heiko Loroff, Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH und Geschäftsführer der Cesko-sake pristavy s.r.o., und ergänzt: „In diesem Zusammenhang fordern wir auch die nachhaltige Unterhaltung der Wasserstraßen zwischen der Region Unterelbe/Hamburg und der mitteldeutschen Kernregion, um die Potenziale der prosperierenden Wirtschaftsräume entlang der Elbe mit einer bedarfsgerechten Infrastruktur zu stärken. Das Binnenschiff sollte als umweltfreundlicher Verkehrsträger einen größeren Anteil am Gesamt-Transportvolumen einnehmen.“ Frank Schnabel, Geschäftsführer Brunsbüttel Ports, bestätigt: „Die beiden Wirtschaftsregionen Unter- und Oberelbe haben in Kombination mit der direkten Anbindung an den Überseehafen Hamburg mit seinen weltweiten Linienverbindungen beste Voraussetzungen zur Umsetzung eigener Transport- und Logistikkonzepte. Wir freuen uns über die Fortsetzung der Kooperation mit der SBO und werden unsere guten Geschäftsbeziehungen in diese Region im Rahmen der neuen Kooperationsvereinbarung intensivieren und ausbauen.“



Foto: HHM

v.l.: Frank Schnabel, Geschäftsführer Brunsbüttel Ports, und Heiko Loroff, Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH und Geschäftsführer der Cesko-sake pristavy s.r.o./Left to right: Frank Schnabel, CEO of Brunsbüttel Ports and Heiko Loroff, CEO of Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH and CEO of Cesko-sake pristavy s.r.o.

19 Logistics region Lower Elbe intensifies cooperation with the Upper Elbe region

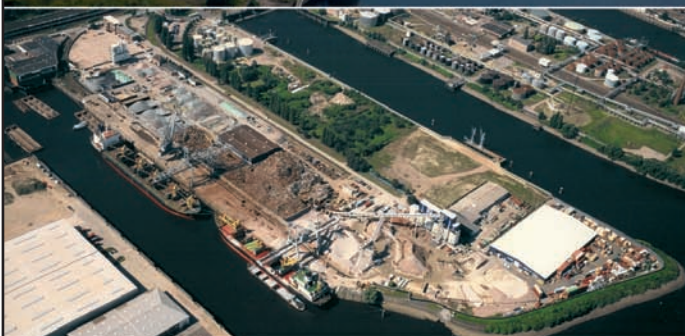
The companies Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) and Brunsbüttel Ports GmbH signed a new cooperation agreement at a work meeting in Hamburg at the end of March. Their common objective is to boost the share of transportation on inland waterways, and to market joint transport and logistics concepts to industry and shippers. “The inland ports along the Upper Elbe are a vital locational factor for industry and commerce in our region. The Elbe river connects our region with the Port of Hamburg, our gateway to the

world, and with our cooperation partner Brunsbüttel Ports on the Lower Elbe. This is where good development potentials exist for specialised segments such as wind energy turbines,” emphasised Heiko Loroff, an engineering graduate and Managing Director of Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH and Managing Director of Cesko-sake pristavy s.r.o., and he added: “In this context, we also called for the long-term maintenance of the waterways between the Lower Elbe region/Hamburg and the core region of central Germany, in order to boost the potential of these prospering economic regions along the Elbe with an infrastructure capable of meeting demand.” As an environmentally friendly mode of transportation, inland waterways vessels should account for a greater share of the total transport volume.” Frank Schnabel, Managing Director of Brunsbüttel Ports GmbH, underscored this by saying: “The two economic regions of the Lower and Upper Elbe, in conjunction with the direct links to the overseas port of Hamburg and its worldwide network of liner services, enjoy ideal conditions for implementation of their own transport and logistics concepts. We are pleased with the continuation of the cooperation with the SBO, and we will intensify and deepen our good business relationships with this region within the framework of this new cooperation agreement.”



ALLROUNDER FÜR HAMBURG

□ Massengut □ Projektladung □ Schwergut □ Container □ RoRo □ Stauerei



Rhenus Midgard: Multipurpose mit zwei Terminals in Hamburg.

Als Mitglied der europaweit agierenden Rhenus Gruppe bieten wir neben RoRo und LCL-Services kundenindividuelle Seehafenlogistik für Industrieanlagen, Automobile, Stahlprodukte, Erze, Mineralien oder Importkohle. Genehmigungen für den Umschlag und die Lagerung von gefährlichen Stoffen ergänzen unser umfassendes Dienstleistungsportfolio im Massengutsegment. Unser geschultes Personal sorgt dafür, dass Ihr Gut sicher und zuverlässig verladen wird. Was noch?

Bei Baustoffen sind wir Hamburgs Nummer EINS.
Steuern Sie uns an!

Rhenus Midgard Hamburg GmbH
2. Hafestraße 4 · 21079 Hamburg
Tel.: +49 (0)40/76 60 03 - 0 · Fax: +49 (0)40/76 60 03 - 59
info.hamburg@de.rhenus.com · www.rhenus.com

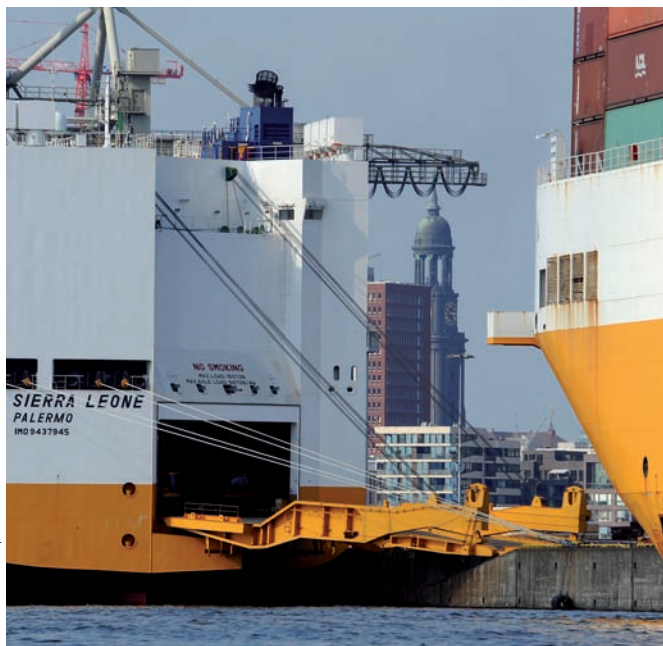


Foto: HHM/Hasenpusch

20 Mit 230 Anläufen ist Hamburg ein wichtiger Hafen für die Grimaldi Gruppe

Die Hamburg anlaufenden Liniendienste der Grimaldi Gruppe, die ihren Hauptsitz in Neapel hat, werden am O'Swaldkai abgefertigt. Zu den Schiffen der Grimaldi Gruppe gehören auch die ConRo-Frachter der Tochterfirma ACL – Atlantic Container Line. In diesem Jahr werden es rund 230 Grimaldi und ACL Schiffe sein, die an dem Terminal im östlichen Hafengebiet Ladung löschen oder aufnehmen. Das Terminal wird von der UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft betrieben. An der Betreibergesellschaft ist die Grimaldi Gruppe mit 49 Prozent beteiligt. Die ConRo-Frachter der sogenannten Grande Klasse befördern einen Ladungsmix von rund 800 TEU, 2500 Pkw und 3000 Spurmeter High & Heavy Ladung, wie zum Beispiel Lkw, Mobilkräne und Baumaschinen. Diverse Stückgüter gelangen über die 250 Tonnen tragende Heckrampe an Bord der Schiffe. Je nach Ladung werden die konventionellen Güter auf Bolster und Flatracks gestaut, oder bei Schwergütern auf Rolltrailer, die von 20-Fuß bis 80-Fuß verfügbar sind. Um der wachsenden Transportnachfrage in Richtung der südamerikanischen Ostküste und der afrikanischen Westküste nachzukommen, werden Ende 2014 sechs weitere Schiffe in Dienst gestellt. Die in Korea gebauten neuen Einheiten haben eine Gesamtlänge von 236 Meter und eine Breite von 36 Meter. Verglichen mit den bisher eingesetzten Schiffen erhöht sich die Ladekapazität bei gleichbleibendem Tiefgang um rund 30 Prozent. Der Universalhafen Hamburg bleibt neben Antwerpen der wichtigste europäische Knotenpunkt für die Reedereigruppe und übernimmt die Funktion als Transshipment-Hub für den Nordamerika-Dienst von ACL sowie dem Euro Aegean Dienst zu verschiedenen Destinationen im Mittelmeer. Eine weitere Kapazitätserhöhung werden die 2015 in Fahrt kom-

menden Neubauten der Atlantic Container Line bringen. Die Schiffe der vierten Generation sind mit 296 Meter Gesamtlänge und einer Breite von 37,60 Meter weltweit die größten ConRo Schiffe. Am Multipurpose Terminal O'Swaldkai werden bereits die Weichen für eine erfolgreiche Abfertigung der größeren Schiffe gestellt. Mit zusätzlichen 14.000 m² Schuppenfläche sowie 25.000 m² Freifläche ist das Terminal auf die steigenden Verladungen von Pkw, Containern und konventioneller Ladung gut vorbereitet.

20 With 230 arrivals, Hamburg is an important port for the Grimaldi Group

The liner services of the Naples-based Grimaldi Group calling at the Port of Hamburg are processed at the O'Swaldkai terminal. Also among the ships in the fleet of the Grimaldi Group are the ConRo freighters owned by the subsidiary ACL – Atlantic Container Line. This year around 230 Grimaldi and ACL vessels will be loading and unloading cargo at the terminal in the eastern part of the harbour precinct. The terminal is operated by the company UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft. The Grimaldi Group holds a 49 per cent stake in this operating company. The ConRo freighters of the so-called Grande class carry a cargo mix consisting of about 800 TEU, 2500 cars and 3000 lane metres of High & Heavy loads, such as trucks, mobile cranes and construction equipment. Various types of general cargo are brought on board the ships via the stern ramp, which has a load capacity of 250 tons. Depending on the consignment, conventional cargo is stowed on bolsters and flatracks, or in the case of heavy cargo, on roller trailers which come in lengths ranging from 20 to 80 feet. To meet the growing demand for transportation to the east coast of South America and the west coast of Africa, the company will commission another six ships by the end of 2014. The new units built in Korea have an overall length of 236 metres and a width of 36 metres. Compared with the vessels deployed to date, the carrying capacity will be increased by 30 per cent, while the draught remains the same. Aside from Antwerp, the Port of Hamburg continues to be the most important European hub for the shipping company. It acts as a transshipment hub for the North America service of ACL for the Euro-Aegean service to various destinations in the Mediterranean. A further boost in capacity will come about when the newbuilds of the Atlantic Container Line are put into service in 2015. With an overall length of 296 metres and a width of 37.60 metres, these fourth-generation ships will be biggest ConRo vessels worldwide. Preparations for the successful handling of the larger ships are already under way at the O'Swaldkai multi-purpose terminal. With an additional 14,000 m² of shed floor space and 25,000 m² of open yard space, the terminal is set to cope with the increasing loads of cars, containers and conventional cargo.



Foto: HHM/Hasenpusch

Neues aus der Linienschifffahrt

LINIENDIENSTE – EUROPA:

► CMA CGM mit Direktdienst zwischen Hamburg und dem Schwarzen Meer

Die französische Reederei CMA CGM hat wegen der großen Nachfrage ihren Liniendienst FEMEX auf drei Häfen im Schwarzen Meer ausgeweitet. Die zusätzlichen Anläufe betreffen Samsun (Türkei), Novorossiysk (Russland) und Konstanza (Rumänien). Die neue Hafenrotation lautet Hamburg, Antwerpen, Southampton, Tanger, Malta, Thessaloniki, Gebze, Ambarli, Haydarpasa, Samsun, Novorossiysk, Konstanza, Ambarli, Gebze, Gemlik, Aliaga, Malta, Tanger, Casablanca, Hamburg und begann mit der Abfahrt der CMA CGM LAVENDER am 20. Februar in Hamburg. Nach eigenen Angaben ist CMA CGM der einzige Anbieter, der Nordeuropa mit der Schwarzmeerregion in einem Direktdienst verbindet.

► MTL sorgt in Hamburg für stärkere Anbindung ans Mittelmeer

Maritime Tunisian Line verbindet Hamburg mit Stellplätzen bei der Green Alliance über den Transshipment-Hub Algeciras mit dem bestehenden Netzwerk im Mittelmeerraum. Herkunft- und Zielhäfen sind u.a. Castellon, Barcelona, Algiers, Malta, Sfax, Misurata, Bizerte und Casablanca. In Hamburg wurde die Peter W. Lampke GmbH & Co. KG im Februar 2013 mit der Vermarktung von MTL beauftragt.

Liner Shipping News

LINER SERVICES – EUROPE:

► CMA CGM expands direct service between Hamburg and the Black Sea

Responding to the high level of demand, the French shipping company CMA CGM expanded its FEMEX liner service to three ports in the Black Sea. The service now also calls at the ports of Samsun (Turkey), Novorossiysk (Russia) and Constanta (Romania). The new port rotation therefore is Hamburg, Antwerp, Southampton, Tangier, Malta, Thessaloniki, Gebze, Ambarli, Haydarpasa, Samsun, Novorossiysk, Constanta, Ambarli, Gebze, Gemlik, Aliaga, Malta, Tangier, Casablanca, Hamburg. The change came into effect with the departure of the CMA CGM LAVENDER on 20 February from Hamburg. According to CMA CGM, the company offers the only direct service between northern Europe and the Black Sea region.

► MTL provides better links from Hamburg to the Mediterranean Sea

The Maritime Tunisian Line connects Hamburg to its existing network in the Mediterranean region through a slot arrangement with the Green Alliance, operating via the transshipment hub in Algeciras. Ports of origin and destination include Castellon, Barcelona, Algiers, Malta, Sfax, Misurata, Bizerte and Casablanca. In Hamburg the company Peter W. Lampke GmbH & Co. KG was commissioned with the marketing of MTL in February 2013.







OVERSEAS-FREIGHTERS
AKTIENGESELLSCHAFT

tel: 040 761146710
fax: 040 761146711
info@overseas-freighters.com
www.overseas-freighters.com

LINIENDIENSTE – EUROPA:

► **Hapag-Lloyd mit neuem Feeder- und Shortsea-Dienst zwischen Hamburg und Dänemark/Schweden**

Hapag-Lloyd hat im März sein Netzwerk im Ostseeraum erweitert und einen neuen Feeder- und Shortsea-Dienst zwischen Hamburg und Dänemark sowie Schweden eingeführt. Der wöchentliche Service Sweden Denmark Express (SDX) ist Mitte März von Hamburg aus nach Kopenhagen, Helsingborg und Aarhus gestartet und bindet diese Häfen über die Hansestadt an das globale Verbindungsnetz von Hapag-Lloyd an. Zum Einsatz kommt die 660 TEU tragende JESSICA B, die im Jahr 2000 von der Sietas-Werft in Neuenfelde für die Reederei Bartels gebaut wurde.

► **TransAtlantic stellt Verbindungen mit Großbritannien ein**

Im Februar hat die Reederei TransAtlantic ihre Verbindungen mit Großbritannien eingestellt. Betroffen war auch der Dienst zwischen Hull, Hamburg, Szczecin und dem südschwedischen Åhus. Die Services zwischen Hamburg und Schweden 'TransFeeder South' bzw. Finnland 'TransFeeder North' bleiben unverändert bestehen.

► **CMA CGM bietet ECS-Dienst bis St. Petersburg an**

Die französische Reedereigruppe CMA CGM weitet ihren Europe-Caribbean-NCSA-Centram-Service (ECS) zwischen Nordeuropa und der Karibik/Mittelamerika über Tallinn (Estland) bis nach St. Petersburg (Russland) aus. Dafür wird der wöchentliche Containerdienst mit dem Ostsee-Feeder-Dienst FBLS Loop C zusammengeführt, teilte das Unternehmen im April mit. Grund sei der wachsende russische Markt. Die Linie verkehrt zwischen Hamburg, Tallinn, St. Petersburg, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Kingston, Cartagena (Kolumbien), Santo Tomas de Castilla, Puerto Cortes, Puerto Moin, Kingston und Rotterdam. Die Direktanläufe von St. Petersburg und Tallinn werden bis Dezember angeboten, weil danach nur noch Eisklasse-Frachter in der nördlichen Ostsee fahren dürfen.

LINIENDIENSTE – AMERIKA:

► **Neue Dienste der G6-Alliance auf dem Atlantik**

Die Partnerreedereien der G6-Alliance haben im Februar Details für die geplante Ausweitung der erfolgreichen Kooperation auf die Fahrtgebiete Transpazifik sowie den Atlantik bekannt gegeben. Jede der sechs Partnerreedereien wird ihren Kunden dadurch deutlich mehr Hafen-Verbindungen anbieten können als derzeit. Folgende Liniendienste verbinden den Hamburger Hafen im Atlantikverkehr mit amerikanischen und asiatischen Häfen: AX1 (Atlantic Express 1): Hamburg, Le Havre, New York, Norfolk, UK-Hafen, Rotterdam, Hamburg. PA1 (Pacific Atlantic 1): Hamburg, Rotterdam, Halifax, New York, Norfolk, Savannah, Manzanillo/Panama, Panamakanal, Los Angeles, Oakland, Yokohama, Shanghai, Busan, Kobe, Nagoya, Tokio, Tacoma, Vancouver, Oakland, Los Angeles, Balboa, Panamakanal, Manzanillo/Panama, Savannah, Norfolk, New York, Halifax, Southampton, Antwerpen, Hamburg.



Foto: HHM/Hasenpusch

► **FMC genehmigt P3-Allianz**

Die für die Schifffahrt zuständige US-Behörde Federal Maritime Commission hat der geplanten Allianz P3 der Reedereien Maersk Line, MSC und CMA CGM grünes Licht gegeben. Die Kooperation kann damit in den US-Verkehren operativ werden. Damit die Allianz weltweit die Ost-West-Verkehre abdecken kann, muss noch die chinesische Wettbewerbsbehörde zustimmen. In Europa müssen die Carrier selbst Sorge dafür tragen, dass keine Wettbewerbsbeschränkungen vorliegen. Maersk Line, MSC und CMA CGM hoffen, die gemeinsame Tätigkeit in der zweiten Jahreshälfte 2014 aufnehmen zu können.

► **MSC, CMA CGM, CSAV, Hamburg Süd und Hapag-Lloyd reorganisieren Dienste an südamerikanischen Ostküste**

Die Linienreederei MSC, CMA CGM, CSAV, Hamburg Süd und Hapag-Lloyd reorganisieren ihre Dienste an der südamerikanischen Ostküste und setzen größere Schiffseinheiten ein. Im Detail werden der SAEC-1 von MSC und der gemeinsam von MSC, CSAV und CMA CGM betriebene SAEC-2 / Safran-2 / EuroAtlan-2 zu einem einzigen Liniendienst mit sieben 7.500-TEU-Containerschiffen von MSC verschmolzen. Die Hafenrotation des neuen Gemeinschaftsdienstes lautet: Hamburg, Bremerhaven, Le Havre, Lisbon, Sines, Rio de Janeiro, Santos, Navegantes, Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Antwerpen, Rotterdam, Hamburg.

LINIENDIENSTE – ASIEN:

► **CKYHE-Allianz gegründet**

Cosco, „K“ Line, Yang Ming, Hanjin und Evergreen Line haben in einer Pressemeldung die Gründung der CKYHE-Allianz bekannt gegeben. Der Zusammenschluss wird auf den Handelslinien zwischen Asien und Europa und der Mittelmeerregion aktiv werden. Formal soll die Kooperation am 1. März beginnen. Der Betriebsbeginn soll bei Zustimmung der Behörden Mitte April erfolgen. Die CKYHE-Allianz betreibt dann sechs gemeinsame Dienste zwischen Asien und Nordeuropa sowie vier Verbindungen von Asien in den Mittelmeerraum.

**APL Co. (Germany)**

Am Sandtorkai 50
20457 Hamburg
Tel: 040 - 30109 0

APL
Moving Business
Forward

LINER SERVICES – EUROPE:

► **Hapag-Lloyd launches new feeder and shortsea service between Hamburg and Denmark/Sweden**

In March, Hapag-Lloyd expanded its network in the Baltic Region by introducing a new feeder and shortsea service between Hamburg and Denmark and Sweden. The weekly Sweden Denmark Express (SDX) service was launched in mid-March with the departure from Hamburg to Copenhagen, Helsingborg and Aarhus, linking these ports to Hapag-Lloyd's global network via Hamburg. The service is operated with the 660-TEU vessel JESSICA B, which was built for the shipping company Bartels at the Sietas shipyard in Neuenfelde in the year 2000.

► **TransAtlantic ceases UK services**

In February the shipping company TransAtlantic closed down its services linking Hamburg with the United Kingdom. Also affected by the change is the service between Hull, Hamburg, Szczecin as well as Åhus in southern Sweden. The services between Hamburg and Sweden ('TransFeeder South') and Finland ('TransFeeder North') remain unaffected.

► **CMA CGM offers ECS service to St. Petersburg**

The French shipping company CMA CGM is expanding its Europe-Caribbean-NCSA-Centram-Service (ECS) between northern Europe and the Caribbean/Central America to include St. Petersburg (Russia) via Tallinn (Estonia). The company announced in April that the change is implemented by merging the weekly container service with the Baltic Sea feeder service FBLS Loop C. The reason for the change was reported to be the expanding Russian market. The service links the ports of Hamburg, Tallinn, St. Petersburg, Hamburg, Rotterdam, Antwerp, Le Havre, Kingston, Cartagena (Colombia), Santo Tomas de Castilla, Puerto Cortes, Puerto Moin, Kingston and Rotterdam. The direct link to St. Petersburg and Tallinn will remain in place until December, after which time only ice class freighters are permitted to operate in the northern Baltic Sea.

LINER SERVICES – AMERICAS:

► **New G6 Alliance services on the Atlantic**

The partners in the G6 Alliance of shipping companies announced details of the planned expansion of their successful cooperation on the trans-Pacific and on the Atlantic routes in February. As a result of the expansion, each of the six partners will be able to offer customers significantly more port connections than at present. The following liner services link the Port of Hamburg with American and Asian ports through trans-Atlantic routes: AX1 (Atlantic Express 1): Hamburg, Le Havre, New York, Norfolk, UK port, Rotterdam, Hamburg. PA1 (Pacific Atlantic 1): Hamburg, Rotterdam, Halifax, New York, Norfolk, Savannah, Manzanillo/Panama, Panama Canal, Los Angeles, Oakland, Yokohama, Shanghai, Busan, Kobe, Nagoya, Tokyo, Tacoma, Vancouver, Oakland, Los Angeles, Balboa, Panama Canal, Manzanillo/Panama, Savannah, Norfolk, New York, Halifax, Southampton, Antwerp, Hamburg.

► **FMC approves P3 alliance**

The U.S. government authority overseeing maritime shipping, the Federal Maritime Commission, has given the green light to the planned P3 alliance between the shipping companies Maersk Line, MSC and CMA CGM. This means that the cooperative venture can start operating on U.S. routes. Before the alliance is able to cover east-west routes globally, it will require approval from the Chinese competition authorities. In Europe, the responsibility to ensure that their operations do not hamper competition rests with the carriers themselves. Maersk Line, MSC and CMA CGM are hopeful that their joint venture will become operational in the second half of 2014.

► **MSC, CMA CGM, CSAV, Hamburg Süd and Hapag-Lloyd reorganise services along the east coast of South America**

MSC, CMA CGM, CSAV, Hamburg Süd and Hapag-Lloyd are reorganising their services along the east coast of South America and are deploying larger vessels. Specifically, the SAEC-1 service operated by MSC and the SAEC-2 / Safran-2 / EuroAtlan-2 run jointly by MSC, CSAV and CMA CGM are merged into a single liner service, which is operated using seven 7,500-TEU container ships owned by MSC. The port rotation for the new joint service is: Hamburg, Bremerhaven, Le Havre, Lisbon, Sines, Rio de Janeiro, Santos, Navegantes, Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Antwerp, Rotterdam, Hamburg.


LINER SERVICES – ASIA:




► **CKYHE alliance established**

The shipping companies Cosco, "K" Line, Yang Ming, Hanjin and Evergreen Line announced the establishment of the CKYHE alliance in a press release. The alliance will operate on trade routes between Asia and Europe and in the Mediterranean region. The official launch date was given as 1 March. Subject to approval by the relevant authorities, operations were scheduled to begin in mid-April. The CKYHE alliance will be operating six joint services between Asia and northern Europe, as well as four services from Asia to the Mediterranean.



Foto: HMM/Hasenpusch



MSC Germany GmbH
 Willy-Brandt-Str. 49
 20457 Hamburg
 Tel: +49 40 30295-0

info@mscgermany.com
 www.mscgermany.com

MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. ♦ a passion for shipping ♦

AKG LOGISTICS steuert Continental-Reifenlogistik für den russischen Markt

AKG LOGISTICS manages Continental tyre logistics for the Russian market

Continental ist einer der weltweit größten Automobilzulieferer und einer der weltweit führenden Reifenhersteller – unter anderem mit einem Produktionsstandort in Korbach, Deutschland. Die Belieferung der Handelskunden für Continental Reifen im russischen Markt, insbesondere im Großraum St. Petersburg, ist aufgrund der komplexen Zollstruktur in Russland und der vorhandenen Straßeninfrastruktur eine Herausforderung für diese Exporte ab Korbach. Eine verlässliche Alternative für den zuvor gewählten Transport der Reifen per Lkw stellt der Transport per Seeschiff im Shortsea-Verkehr dar. AKG LOGISTICS hat die Anforderungen von Continental in ein Transportkonzept via Hafen Hamburg direkt zum Ostseehafen St. Petersburg umgesetzt. Neben der direkten Belieferung einiger großer Kunden erfolgt die Distribution der Continental Reifen hauptsächlich über zwei Lager in Russland. Dabei legt Continental höchste Priorität auf das Thema Liefersicherheit: Mit sorgfältigen Präventionsmaßnahmen bei der Verladung und im Transportmanagement sollen Fehlmengen reduziert, bzw. möglichst komplett vermieden werden. Ferner erwartet das Unternehmen hohe Stabilität, Flexibilität, Transparenz und ein intelligentes Monitoring von seinen Zulieferern, um die Lieferzusagen gegenüber seinen Kunden trotz der weiten Transportdistanzen und den Verzollungsprozessen sicherzustellen. Ein wichtiges Ziel ist für Continental auch die Reduzierung der Transportkosten und die Vereinfachung des Administrationsaufwands in der Versand- und Zolldokumentation.

Arkadius Grabietz, AKG LOGISTICS Geschäftsführer, ist mit seinem Unternehmen ein auf Russland spezialisierter Logistikdienstleister. „Wir haben die Marktanforderungen bei Continental früh erkannt und eigeninitiativ ein

Über AKG LOGISTICS

Das 2008 gegründete Unternehmen ist Russlandspezialist und hat seinen Hauptsitz in Dormagen und eine Niederlassung in St. Petersburg. AKG LOGISTICS bietet seinen Kunden, die aus unterschiedlichsten Handels- und Industriebereichen kommen, komplette Transport- und Logistiklösungen sowie vielfältige Value-Added-Services an. Inhaber und Geschäftsführer von AKG LOGISTICS ist Arkadius Grabietz. Das Unternehmen bietet seinen Kunden seit 2009 auch einen Containerdepot-Service entlang der Rheinschiene zwischen Köln und Basel.

About AKG LOGISTICS



Arkadius Grabietz

Foto: AKG LOGISTICS

The company established in 2008 specialises in the Russian market. The head office is in Dormagen, and the company operates a branch at St. Petersburg. AKG Logistics offers its customers from a wide range of commercial and industry sectors complete transport and logistics solutions as well as many value-added services. Owner and Managing Director of AKG LOGISTICS is Arkadius Grabietz. Since 2009, the company has also offered its customers a container depot service along the Rhine route between Cologne and Basel.

maßgeschneidertes Shortsea-Container-Konzept für Continental Reifen entwickelt“, sagt Grabietz. Die Umstellung von Lkw-Transport auf Seefracht via Hamburg erfolgte für die Continental Reifenlieferungen nach Russland vor drei Jahren. „In den drei Jahren haben wir bis heute über 1,5 Millionen Reifen nach Russland transportiert. Das erfolgt im kombinierten Verkehr im Vorlauf per Lkw vom Continental Produktionsstandort in Korbach zum Hafen Hamburg und von dort auf dem umweltfreundlichen Seeweg per Feederschiff weiter nach St. Petersburg. Die Zustellung zum Continental-Reifenlager oder die direkte Belieferung von Großkunden übernimmt in Russland dann auch wieder der Lkw“, erläutert Grabietz. Die Produktion und der Verladetermin werden AKG LOGISTICS von Continental vorgegeben. Ab Werk Korbach bis zur direkten Auslieferung der Container an die russischen Handelskunden ist AKG LOGISTICS für die gesamten logistischen Prozesse verantwortlich. Die Zollabfertigung läuft effizient über den Hafen von St. Petersburg. Mitarbeiter der AKG LOGISTICS sind bei der Entladung vor Ort, um die weitere Distribution in Russland vorzubereiten und zu steuern. Dabei gehen die Vollcontainer direkt an die

Endkunden. Zudem sorgt die AKG Software „AKG e-solutions“ für ein umfangreiches Monitoring. Jederzeit wird der exakte Lieferstatus der Produkte allen Beteiligten übermittelt. Eine intelligente EDI-Anbindung vernetzt den Ausgangszoll, die Reedereien, die Terminals und den Eingangszoll. „Ein weiterer Vorteil, den unsere Kunden nutzen, ist unsere Niederlassung in St. Petersburg. Falls landesspezifische Probleme, wie zum Beispiel Lizenzfragen, Verspätungen oder plötzliche Zusatzkontrollen auftreten, können wir gleich vor Ort adäquat reagieren und Lösungen realisieren“, führt Grabietz an. Mit dem neuen Konzept konnte die Auslastung der Container erheblich verbessert werden. Die im September 2013 erfolgte Umstellung der Reifentransporte von 40-Fuß-Container auf 45-Fuß-Container brachte eine weitere Optimierung der Containerauslastung. Die gesamte Transitzeit von Deutschland nach Russland wurde durch das erfolgreiche Shortsea-Konzept via Hamburg auf durchschnittlich zehn bis elf Tage verkürzt und stabilisiert. Auch die vor dem Seeweg im Lkw-Transport immer wieder auftretende saisonale Knappheit an Frachtraum gehört seit Umstellung auf Shortsea-Verkehr via Hamburg der Vergangenheit an.

Markt via Hamburg market via Hamburg



Foto: Continental/Vorne Bierwirth

Continental is one of the world's biggest automotive component suppliers, and one of the world's leading tyre manufacturers with a production facility in Korbach, Germany. Supplying commercial customers with Continental tyres in the Russian market, especially in the greater St. Petersburg region, represents a challenge for these exports from Korbach due to the complex customs structure in Russia and the existing road infrastructure. One reliable alternative to the previous preferred method of transportation by truck is offered by sea-going ships in the shortsea segment. AKG LOGISTICS has implemented the requirements of Continental in a transport concept that provides for transportation via the Port of Hamburg and directly

onward to the port of St. Petersburg. In addition to direct deliveries to a number of major customers, the distribution of the Continental tyres mainly takes place via two storage facilities in Russia. Continental assigns top priority to the consistency and reliability of deliveries: carefully monitored preventive measures implemented during shipping and in the field of transport management are aimed at reducing discrepancies, etc. to the greatest extent possible. In addition, the company expects high levels of stability, flexibility, transparency as well as intelligent monitoring on the part of its suppliers so that delivery commitments to customers can be met in spite of the long transport distances and arduous customs processes involved. Another key objective for Continental is the reduction of transport costs and the streamlining of the administrative effort involved in preparing dispatch and customs documentation.

Arkadius Grabietz, Managing Director of AKG LOGISTICS, runs a company specialising in logistics services for the Russian market. "We were able to identify the market requirements of Continental at an early stage and decided to develop a custom shortsea container concept for Continental tyres," said Grabietz. The switch from road transportation to seafreight via Hamburg for Continental tyre shipments to Russia took place three years ago. "During these three years, we have shipped more than 1.5 million tyres to Russia. We do this using a combined-traffic model, using trucks from the Continental production location in

Korbach to the Port of Hamburg, and from there the journey continues via the environmentally friendly sea route on feeder ships to St. Petersburg. Delivery to the Continental tyre storage facility and direct deliveries to major customers in Russia is again done by truck," explains Grabietz. Continental provides AKG LOGISTICS with the production and shipping dates. AKG LOGISTICS is responsible for the entire logistics chain, from the Korbach plant right through to direct delivery of the containers to the commercial customers in Russia. Customs clearance is handled efficiently at the Port of St. Petersburg. AKG LOGISTICS staff are on site during unloading and are responsible for preparing and managing onward distribution in Russia. In this process, the full containers along with the German consignment notes from Continental go directly to the end customer. In addition, the AKG software package "AKG e-solutions" carries out comprehensive monitoring throughout. The precise status of the deliveries can be communicated to all parties involved at all times. An intelligent EDI connection networks outgoing customs payments, shipping companies, terminals and incoming customs payments. "A further benefit to our customers is our branch at St. Petersburg. Should country-specific problems occur – such as licensing issues, delays or unexpected additional inspections – we are right on site and can respond by taking the appropriate action to solve any problems," explains Grabietz. The new concept has resulted in a significantly higher degree of utilisation of the containers. The switch from 40-foot to 45-foot containers for the tyre transports in September 2013 resulted in a further optimisation of container utilisation. The successful shortsea concept via Hamburg was able to reduce and stabilise the entire transit time from Germany to Russia by an average of ten to eleven days. The seasonal shortage of cargo space on trucks, a recurring issue before the switch to the sea route, is in the distant past since the switch to shortsea transport via Hamburg took place.

Continental
Werk Korbach

Foto: Continental

Continental AG

Mit einem Umsatz von 33,3 Mrd. Euro im Jahr 2013 gehört das Unternehmen zu den weltweit führenden Reifenherstellern, Automobilzulieferern und Industriepartnern. Continental beschäftigt mehr als 182.000 Mitarbeiter in 49 Ländern.

With sales of 33.3 billion euros in the year 2013, the company is one of the world's leading tyre manufacturers, automotive parts suppliers and industry partners. Continental employs a workforce of over 182,000 in 49 countries.

Der Hamburger Hafen als Russlands Tor zur Welt

Hamburgs Hafen hat eine besondere Bedeutung für Russland. Er ist die zentrale Drehscheibe für den Handel Russlands mit der Europäischen Union. Über die Ostseehäfen St. Petersburg, Kaliningrad und Ust-Luga sowie Archangelsk und Murmansk am Eismeer ist der Hamburger Hafen sehr gut mit der Russischen Föderation verbunden. Rund 32 Feeder- und Shortsea-Verbindungen bestehen jede Woche von Hamburg nach Russland. Mit einem Transportvolumen von rund 718.000 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) im Jahr 2013 ist Russland der zweitwichtigste Handelspartner im Containerumschlag des Hamburger Hafens. Die russischen Kunden schätzen besonders die hohen Qualitätsstandards im größten deutschen

Seehafen und die große Dichte von den zahlreichen Feeder-, Shortsea- und Übersee-Liniendiensten, die Hamburg mit nahezu jedem Hafen der Welt verbinden.

Ein Großteil der Im- und Exportgüter Russlands wird im Transhipmentverkehr per Feederschiff über den Hamburger Hafen umgeschlagen. Darüber hinaus werden weitere Verkehre im Transit über die Nachbarn Finnland und die Baltischen Staaten abgewickelt. Die wichtigsten Güter, die von Russland im Seegüterverkehr via Hamburg exportiert werden, sind Steinkohle, Dieselöl, rohes Erdöl und Papier. Nach Russland werden überwiegend Fleisch, Fahrzeuge, Obstkonserven und Elektroerzeugnisse importiert.



Auch im konventionellen Stückgutverkehr zählt Russland zu den wichtigsten Handelspartnern des Hansehafens, z. B. für Eisen, Stahl und andere Metalle sowie Maschinen.



NAVIS[®]

Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft



the cargo[®]
company

ISO 9001
VDA 6.2
BUREAU VERITAS
Certification



Member of
Sea Transport Alliance



www.navis-ag.com

Hamburg · Bremen · Hannover · Freiberg · Rotterdam · Antwerpen · Barcelona

The Port of Hamburg – Russia's gateway to the world



Foto: HHM/Hasenpusch

The Port of Hamburg is of immense importance to Russia. It is the central hub for Russia's trade with the European Union. Excellent links exist between the Port

of Hamburg and the Russian Federation via the Baltic ports of St. Petersburg, Kaliningrad and Ust-Luga as well as Archangelsk and Murmansk on the Arctic Ocean. Some 32 feeder and shortsea services link Hamburg with Russia every week. With a transport volume of about 718,000 TEU (20-foot standard containers) in the year 2013, Russia is the second-most important trading partner in the container-handling segment for the Port of Hamburg. Russian customers particularly appreciate the high quality standards in place in Germany's biggest seaport, and the dense network of the numerous feeder, shortsea and overseas liner services linking Hamburg to virtually every port around the world.

A large proportion of Russia's import and export goods is transhipped by feeder ships via the Port of Hamburg. Additional transports are transhipped via the neighbouring countries of Finland and the Baltic states. The main commodities exported from Russia by sea via Hamburg are coal, diesel oil, crude oil and paper. Imports to Russia are mainly meat, vehicles, fruit preserves and electrical goods. Russia is also amongst the most important trading partners for the Port of Hamburg in the conventional general cargo segment, which involves commodities like iron, steel and other metals as well as machinery.



Schutter Group

EST. 1847

Schutter Deutschland GmbH

Alter Wandrahm 12
Block T - Speicherstadt
D-20457 Hamburg

Tel.: 0049 (0) 40 309766-19
Fax: 0049 (0) 40 321486
E-Mail: info@schutter-deutschland.de
www.schutter-deutschland.de

Bemusterungen und Kontrollen
aller Warenarten

Verwiegungen

Befrachtungen

Externe Gefahrgutbeauftragte

Schadensbesichtigungen etc.

Your risk is our challenge



Foto: HHM

Standortwerbung in Moskau

Der Hamburger Hafen präsentierte sich vom 22. bis 25. April 2014 auf der TransRussia in Moskau mit Vertretern der russischen und internationalen Verkehrswirtschaft. „Die TransRussia ist für uns die bedeutendste Transportmesse Russlands. Dieses Jahr waren wir bereits zum fünfzehnten Mal mit einem Hafen Hamburg Gemeinschaftsstand dabei, um für die Leistungsstärke der Hamburger Hafen- und Logistikwirtschaft zu werben“, betont Hafen Hamburg Marketing Vorstand Ingo Egloff. Mitaussteller waren in diesem Jahr Buss Port Logistics, die Hamburger Hafen und Logistik AG, Maritime Cargo Logistics, der Seehafen Kiel und Team Lines/Delphis Logistics. Der Hamburger Hafen hat eine besondere Bedeutung für Russland. Er ist die zentrale Drehscheibe für den Handel Russlands mit der Europäischen Union. Über die Ostseehäfen St. Petersburg, Kaliningrad und Ust-Luga sowie Archangelsk und Murmansk am Eismeer ist der Hamburger Hafen sehr gut mit der Russischen Föderation verbunden.

Promoting the Hamburg location in Moscow

The Port of Hamburg introduced itself to representatives of the Russian and international transport sector at the TransRussia, held in Moscow from 22–25 April 2014. “For us the TransRussia is the most important transport industry trade fair in Russia. This year has already been the fifteenth time that we attended the trade fair with a shared exhibition stand in order to promote the strength of Hamburg’s port and logistics sector,” said Port of Hamburg Marketing executive board member Ingo Egloff. Co-exhibitors this year were Buss Port Logistics, Hamburger Hafen und Logistik AG, Maritime Cargo Logistics, the seaport of Kiel and Team Lines/Delphis

Logistics. The Port of Hamburg is of special significance for Russia. It is the central hub for Russia’s trade with the European Union. Excellent links exist between the Port of Hamburg and the Russian Federation via the Baltic ports of St. Petersburg, Kaliningrad and Ust-Luga as well as Archangelsk and Murmansk on the Arctic Ocean.

Senator Horch besuchte Hongkong und Taiwan

Vom 10. bis 12. März 2014 besuchte Frank Horch, Hamburgs Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, gemeinsam mit hochrangigen Vertretern aus der Hafenvirtschaft Hongkong. Auf dem von der dortigen HHM-Repräsentantin Anne Thiesen organisierten Programm standen Besuche beim deutschen Generalkonsulat, der Deutschen Industrie- und Handelskammer, der Hong Kong General Chamber of Commerce und bei Vertretern der Kommunalverwaltung Hongkongs. Ein Schwerpunkt der Reise war die Stärkung der Beziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und der maritimen Wirtschaft im weltweit viertgrößten Containerhafen. Den Hamburger Hafen repräsentierten während des Besuchs Wolfgang Hurtienne, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority, Klaus-Dieter Peters, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik AG, Thomas Lütje, Geschäftsführer HHLA Container Terminals GmbH, und Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing. Neben einem Besuch des Kai Tak Kreuzfahrtterminals traf die Delegation aus Hamburg auch mit Vertretern der Reederei OOCL zusammen. Ein Höhepunkt der Reise war der von HHM organisierte Abendempfang, an dem etwa 70 Gäste aus Hongkong teilnahmen. Die entspannte



Foto: HHM

Abendempfang anlässlich der Hongkong und Taiwan Reise von Senator Frank Horch: (v.l.) Anna Bartels, Deputy Consul General, Anne Thiesen, Hafen Hamburg Marketing-Repräsentantin in Hongkong, Wolfgang Hurtienne, Geschäftsführer Hamburg Port Authority, Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing, Dr. Korinna Oehring, Referat Außenwirtschaft China, Taiwan, Korea, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Thomas Lütje, Geschäftsführer HHLA Container Terminals GmbH, Klaus-Dieter Peters, Vorstandsvorsitzender Hamburger Hafen und Logistik AG, Nikolaus Graf Lambsdorff, Generalkonsul, Frank Horch, Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, Stefan Matz, Bereichsleitung internationale Unternehmen/Ansiedlung HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung, und Thomas Mandelkau, Geschäftsführer Hapag-Lloyd Hongkong./Evening reception held during Senator Frank Horch's trip to Hong Kong and Taiwan: (left-to-right): Anna Bartels, Deputy Consul General, Anne Thiesen, Port of Hamburg Marketing representative in Hong Kong, Wolfgang Hurtienne, Managing Director of the Hamburg Port Authority, Axel Mattern, executive board member of Port of Hamburg Marketing, Dr Korinna Oehring, Dept. of Foreign Trade China, Taiwan, Korea of the Ministry of the Economy, Transport and Innovation, Thomas Lütje, Managing Director of HHLA Container Terminals GmbH, Klaus-Dieter Peters, Chairman of the company Hamburger Hafen und Logistik AG, Nikolaus Graf Lambsdorff, Consul General, Frank Horch, Senator for Economic Affairs, Transport and Innovation of the Free and Hanseatic City of Hamburg, Stefan Matz, head of the division for international enterprises/ relocation HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung, and Thomas Mandelkau, Managing Director of Hapag-Lloyd Hongkong.

Marketing. In addition to a visit to the Kai Tak cruise terminal, the delegation from Hamburg also met with representatives of the shipping company OOCL. A highlight of the trip was the soiree organised by HHM, which was attended by around 70 guests from Hong Kong. The relaxed atmosphere provided the visitors from Hamburg with the opportunity for a lively exchange with their Hong Kong-based guests. From Hong Kong the delegation travelled onwards to Taiwan. In Taipei, Senator Frank Horch presented Dr Chang Yung-Fa, the founder of the company Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. (EMC), one of the five biggest container shipping companies in the world, with the Order of Merit of the Federal Republic of Germany (photo left).



Foto: HHM

Atmosphäre bot den Hamburgern Gelegenheit zum regen Austausch mit den Gästen aus Hongkong. Im Anschluss an den Besuch in Hongkong reiste die Delegation weiter nach Taiwan. In Taipeh überreichte Frank Horch das Bundesverdienstkreuz an Dr. Chang Yung-Fa, Gründer der Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. (EMC), eine der fünf größten Containerschiff-Reedereien der Welt (Foto links).

Senator Horch visited Hong Kong and Taiwan

Frank Horch, Hamburg Senator for Economic Affairs, Transport and Innovation, and high-ranking representatives of port-related industries visited Hong Kong between 10 and 12 March 2014. The event programme organised by the HHM representative office headed by Anne Thiesen included visits to the German Consulate General, the German Chamber of Commerce and Industry, the Hong Kong General Chamber of Commerce and representatives of the Hong Kong local government. A key aspect of the trip was the strengthening of the relationships between the Port of Hamburg and the maritime sector in the world's fourth-largest container port. The Port of Hamburg was represented by Wolfgang Hurtienne, Managing Director of the Hamburg Port Authority, Klaus-Dieter Peters, Chairman of the Board of the company Hamburger Hafen und Logistik AG, Thomas Lütje, Managing Director of the company HHLA Container Terminals GmbH, and Axel Mattern, executive board member of Port of Hamburg

Global Liner Conference in Hamburg

Bei dem internationalen Treffen der Schifffahrt im April wurde über Fusionen, Zusammenarbeit und die Zukunft der Containerschifffahrt diskutiert. Auf dem Bild: Hamburgs Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Dr. Bernd Egert, begrüßt das Fachpublikum im Hotel Atlantic Kempinski.



Foto: HHM

Global Liner Conference in Hamburg

This international gathering of the maritime shipping industry in April provided a forum for discussing mergers, collaborations and the future of container shipping. Shown in the photo: Hamburg State Councillor for the Ministry for the Economy, Transport and Innovation, Dr Bernd Egert, welcomes the expert audience at the Hotel Atlantic Kempinski.



Foto: HHM

Hafenabend in Brunsbüttel

Die Gastgeber Hafen Hamburg Marketing und Brunsbüttel Ports begrüßten mehr als 100 Gäste aus Politik und Wirtschaft zum Hafenabend in Brunsbüttel. Thema des Abends war die langjährige und wachsende Kooperation der beiden Hafenstandorte an der Unterelbe. In ihrer gefestigten Konstellation profitieren die Häfen von der Partnerschaft und analysieren aktuelle Branchenherausforderungen über Ländergrenzen hinweg.

„Unser Handeln, unsere Planungen und unser Denken sind auf die Metropolregion Hamburg ausgerichtet und gehen noch weit darüber hinaus. Logistikketten orientieren sich nicht an Ländergrenzen, und wir übernehmen die Verantwortung für internationale Warenströme. Es ist nur logisch, dass wir in Kooperationen sprichwörtlich mehr bewegen können“, erklärte Frank Schnabel, Geschäftsführer von Brunsbüttel Ports. Hauptaugenmerk der Gesprächsrunde war der Wirtschaftsraum Unterelbe, dessen Bedeutung, Chancen und Herausforderungen beispielhaft an der erfolgreichen Kooperation zwischen Brunsbüttel und Hamburg erörtert wurden. Der intensive Austausch zwischen Industrie, maritimer Wirtschaft und Politik strebt einerseits die Verbesserung der Wettbewerbssituation der Unterelberegion an und ist andererseits zum unverzichtbaren Instrument der individuellen Strategie- und Maßnahmenplanung geworden. Unter den Gästen waren auch Frank Horch, Hamburgs Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, sowie Dr. Frank Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein.

Port soiree in Brunsbüttel

The joint hosts Port of Hamburg Marketing and Brunsbüttel Ports welcomed more than 100 guests from politics and business to a port soiree held in Brunsbüttel. The main theme for the evening was the long-standing and growing cooperation between the two port locations on the Lower Elbe. In their well-established constellation, the ports benefit from the partnership and are able to analyse challenges arising to the industry from

a perspective that looks beyond state boundaries. “Our actions, our planning and our thinking are focused on the Hamburg metropolitan region and far beyond. Logistic chains are not structured along the boundaries between federal states, and we take the responsibility for the international flow of goods. It is therefore only logical that through cooperation we can literally move more goods and get things done even across state boundaries,” said Frank Schnabel, Managing Director of Brunsbüttel Ports. The talks focused on the economic region of the Lower Elbe, and its importance, opportunities and challenges were discussed as examples for the successful cooperation between Brunsbüttel and Hamburg. The intensive exchange between industry, the maritime sector and politics aims on the one hand to improve the competitive situation of the Lower Elbe region, and on the other is has become an indispensable tool for the individual planning of strategy and measures. The guests also included Frank Horch, Hamburg Senator for Economic Affairs, Transport and Innovation, and Dr Frank Nägele, State Secretary for the Ministry for the Economy, Labour, Transport and Technology of the German federal state of Schleswig-Holstein.

Delegation aus Vorarlberg zu Besuch in Hamburg

Bereits zum dritten Mal reiste in 2014 eine Vorarlberger Delegation mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft unter der Leitung von Hafen Hamburg Marketing e.V. nach Hamburg. 20 Teilnehmer konnten sich unter der Leitung von Alexander Till, HHM-Repräsentant aus Wien, am 7. und 8. April von der Leistungsfähigkeit des Hafens überzeugen. Vorarlberg ist das zweitstärkste Export-Bundesland Österreichs. Die geografische Lage im Ländereck Italien, Schweiz, Lichtenstein, Deutschland, Österreich machen das Bundesland besonders interessant für überregionale Transportlösungen. Zunächst gab HHM-Vorstand Axel Mattern der Delegation während einer Hafentrundfahrt einen Überblick



Foto: HHM

über Deutschlands größten Seehafen. Ein besonderes Highlight während der Tour war ein 13.000-TEU-Schiff, das gerade am Terminal be- und entladen wurde. Weiter ging es zum Multipurpose-Terminal Wallmann. Die dort eingesetzten Schwerlastkräne werden in Vorarlberg produziert. Der folgende Tag bot eine Tour zum Container Terminal Altenwerder. Dort informierte unter anderem China Shipping die Delegation über die komplexe Aufgabe der Stauplanung von 14.000 TEU Schiffen. Anschließend durften die Vorarlberger solch ein Schiff besichtigen. Abgerundet wurden die beiden Hafentage mit einer Besichtigung des Marine Trainingscenters, bei dem die Delegationsteilnehmer die Möglichkeit hatten, im Schiffssimulator selbst ein Containerschiff zu steuern. Der Landesstatthalter von Vorarlberg, Magister Karlheinz Rüdissler, ist in seiner politischen Funktion für die Bereiche Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Infrastruktur, Tourismus und Transport verantwortlich.

Delegation from Vorarlberg visits Hamburg

It was already the third visit to Hamburg by a delegation from Vorarlberg in Austria, made up of representatives from political and business circles and organised by Port of Hamburg Marketing. Twenty participants led by Alexander Till from the HHM representative office in Vienna came to witness the port's efficient operation on 7 and 8 April. Vorarlberg is second-biggest exporter among the federal states of Austria. Its geographical location between Italy, Switzerland, Lichtenstein, Germany and Austria make the state of particular interest in terms of trans-regional transport solutions. HHM board member Axel Mattern first provided the delegation with an overview of Germany's biggest seaport during a harbour cruise. A special highlight of the tour was the view of a 13,000-TEU vessel being loaded and unloaded at the cargo terminal. The cruise continued on to the Wallmann multipurpose terminal. The heavy-duty cranes installed at this terminal were manufactured in Vorarlberg. The next day brought an inspection of the Container Terminal Altenwerder. Here the delegation was informed about the complex task of stowage planning for 14,000-TEU ships by, among others, China Shipping. The delegation from Vorarlberg then had the opportunity to inspect a vessel of this type. A visit to the Marine Training Center rounded off the two-day visit to the port. Here the delegates were invited to take the helm of a container ship themselves in a simulator. The Governor of Vorarlberg, Mag. Karlheinz Rüdissler, is responsible for the economy, the labour market, infrastructure, tourism and transport.



Foto: HHM

Die Eurasian Economic Commission und die Association of European Business auf Hafentour

Am 19. März besuchte die Delegation Eurasian Economic Commission und die Association of European Business den Hamburger Hafen und startete mit einer Hafentour auf der Barkasse „Senator“. Axel Mattern, Hafen Hamburg Marketing Vorstand, begleitete die Gruppe und informierte über aktuelle Umschlagzahlen sowie das tägliche Geschehen in der Hafenvirtschaft. Im Anschluss besuchte die Delegation die DAKOSY AG, wo eine Gesprächsrunde über moderne Datenkommunikationssysteme stattfand.

The Eurasian Economic Commission and the Association of European Business on harbour cruise

On 19 March a delegation representing the Eurasian Economic Commission and the Association of European Business paid a visit to the Port of Hamburg. The first item on their agenda was a harbour cruise on board the motor launch "Senator". Axel Mattern, member of the executive board of Port of Hamburg Marketing, accompanied the visitors and briefed them on the current cargo-handling figures and explained the day-to-day activities of the port-related industries. The delegation then visited the company DAKOSY AG, where they participated in a discussion about state-of-the-art data communications systems.



Foto: HHM

Prager Fachbesucher zu Gast im Hamburger Hafen

Die Prager Repräsentanz von Hafen Hamburg Marketing arbeitet seit vielen Jahren eng mit dem tschechischen Verband der Chemieindustrie zusammen. Der Verband ist unter anderem in dem mitteleuropäischen Projekt ChemLog T+T (Tracking and Tracing solutions for improvement of international transport of dangerous goods in CEE) aktiv. Im Rahmen dieses Projektes hat die Arbeitsgruppe von 25 Vertretern der Chemieindustrie und Speditionsfirmen aus Tschechien und aus der Slowakei den Hamburger Hafen am 24. April 2014 besucht. Neben einer Besichtigung des Containerterminals Altenwerder und einer Hafentour auf der Barkasse „Buenos Aires“ erhielten die Teilnehmer eine Präsentation der DAKOSY AG über den elektronischen Informationsaustausch im Hamburger Hafen und insbesondere über die Verfolgung von Gefahrgütern.

Industry experts from Prague on a visit to the Port of Hamburg

The Port of Hamburg representative office in Prague has been working closely with the Czech association of the chemicals industry for many years now. Amongst other activities, this association is a participant in the central European ChemLog T+T (Tracking and Tracing solutions for improvement of international transport of dangerous goods in CEE) project. It was in connection with this project that a working group made up of 25 representatives of chemical industry and freight forwarders from the Czech Republic and from Slovakia visited the Port of Hamburg on 24 April 2014. As well as an inspection tour of the Container Terminal Altenwerder and a harbour cruise on board the motor launch "Buenos Aires", the visitors also attended a presentation on the premises of the company DAKOSY AG which detailed the exchange of electronic data at the Port of Hamburg, with a special focus on the tracking and tracing of dangerous goods.

Erfolgreicher Abschluss: Amber Coast Logistics überreicht Empfehlungen an Politik

Mit der Übergabe der in einem Abschlussbericht zusammengefassten Handlungsempfehlungen wurde das internationale Logistikprojekt Amber Coast Logistics (ACL) nach rund zweieinhalb Jahren Laufzeit in Hamburg offiziell abgeschlossen. ACL-Projektleiterin Marina Rimpo von Hafen Hamburg Marketing e.V. übergab den Bericht auf der Abschlusskonferenz „Herausforderungen, Konzepte und Empfehlungen – der Transport- und Logistiksektor in der Ostseeregion“ unter anderem an Uwe Beckmeyer, parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie und Koordinator der deutschen Bundesregierung für die maritime Wirtschaft. „ACL hat gezeigt, wie wichtig es ist, nationale Transport- und Logistikstrategien nicht nur mit Blick auf die eigenen Länderinteressen zu planen. Hier ist auch die Politik gefordert“, appellierte Rimpo. Rund 120 internationale Experten aus Politik und Wirtschaft nahmen an der hochkarätig besetzten Veranstaltung teil, die von HHM, dem Lead Partner des Projektes, organisiert wurde. 30 Monate arbeiteten 18 Projektpartner aus Polen, Litauen, Lettland, Belarus und Deutschland, darunter Repräsentanten von Häfen, Logistikstandorten, Behörden und Forschungsinstituten, Hand in Hand. Ihr Ziel: Multimodale Transportverbindungen in der südlichen und östlichen Ostseeregion fördern, um insbesondere ländliche Regionen besser an die bestehenden Transportkorridore anzuschließen. ACL ist eines der wenigen Projekte mit Beteiligung belarussischer Partner, dem Verband Belarusian Association of International Forwarders (BAIF), dem Forschungsinstitut Scientific and Technological Park BNTU – „Polytechnic“ sowie dem Wirtschaftsinstitut der belarussischen Staatsuniversität School of Business and Management of Technology BSU. „Das Projekt Amber Coast Logistics ist ein gutes Beispiel dafür, wie die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Ostsee-Anrainerstaaten gestärkt werden können. Durch die Vernetzung der Logistikketten rücken die Länder Ost- und Westeuropas noch näher zusammen. Das wird den europäischen Wirtschaftsraum weiter stärken“, bestätigte Uwe Beckmeyer die Wichtigkeit von ACL.

Successful completion: Amber Coast Logistics presents policy recommendations

With the handover of the policy recommendation summarised in a final report in Hamburg, the international logistics project Amber Coast Logistics (ACL) was officially completed after two and a half years. At the concluding conference titled “Challenges, Concepts and Recommendations – the Transport and Logistics Sector in the Baltic Region”, ACL project manager Marina Rimpo from Port of Hamburg Marketing presented the report to Uwe Beckmeyer, Parliamentary State Secretary

Foto: ACL/Hilmar Franck



v.l.: Andreas Rieckhof, Hamburger Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Marina Rimpo, Hafen Hamburg Marketing e.V., James Pond, Chefberater für den TEN-T-Korridor „North Sea-Baltic“ der Europäischen Kommission, sowie Uwe Beckmeyer, parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie und Koordinator der deutschen Bundesregierung für die maritime Wirtschaft./left to right: Andreas Rieckhof, Hamburg State Councillor Andreas Rieckhof, Department of Economic Affairs, Transport and Innovation, Marina Rimpo, Port of Hamburg Marketing, James Pond, Chief Advisor to the TEN-T Corridor “North Sea-Baltic” of the European Commission, and Uwe Beckmeyer, Parliamentary State Secretary for the Federal Minister for Economic Affairs and Energy and coordinator for the German federal government for the maritime sector.

for the Federal Minister for Economic Affairs and Energy and Coordinator for the German federal government for the maritime sector, among others. “ACL highlights the importance of planning national transport and logistics strategies not only with regard to one’s own country’s interests. This also presents a challenge to politicians,” urged Rimpo. About 120 international experts from politics and business attended the prestigious event organised by HHM, the Lead Partner in the project. The 18 project partners from Poland, Lithuania, Latvia, Belarus and Germany, which included representatives of ports, logistics locations, government authorities and research institutions, had been working together closely for a period of 30 months. Their aim was to promote multimodal transport links in the southern and eastern Baltic region, with a particular focus on providing rural areas with better links to existing transport corridors. ACL is one of only a few projects involving the participation of Belarus partners, namely the Belarusian Association of International Forwarders (BAIF), the research institute Scientific and Technological Park BNTU – “Polytechnic” and the Economics Institute of the Belarusian State University, the School of Business and Management of Technology BSU. “The Amber Coast Logistics project is a prime example for the way in which economic relations between Baltic Sea countries can be strengthened. Integrating the various logistics chains into one network allows the countries in eastern and western Europe to develop even closer ties. This, in turn, will further strengthen the European economic zone,” said Beckmeyer in underscoring the importance of ACL.

Hafeninformationsabend in Flensburg

Gemeinsam mit der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg präsentierten sich Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) sowie Mitgliedsunternehmen aus Hamburg und der Region auf einem Informationsabend in Flensburg.

Neue HHM Publikationen: Liner Services 2014/2015 und Hafenhandbuch

Der Hamburger Hafen verfügt über eines der engmaschigsten Liniennetze Europas und übernimmt damit eine wichtige Funktion als Verkehrsdreh-scheibe für weltweite Ladungsströme. Jedes Jahr laufen rund 10.000 Seeschiffe Deutschlands größten Seehafen an. Den passenden Linienagenten findet man in dem neuen **Port of Hamburg Liner Services**, das eine Übersicht aller Linienverbindungen des Hamburger Hafens bereithält. Eine ausführliche Ergänzung zur Printausgabe ist die „Port of Hamburg Liner Services Datenbank“ auf www.hafen-hamburg.de/linerservices.

Neu ist auch das **Port of Hamburg Handbook 2014**. Es vermittelt Geschäftspartnern und Freunden des Hamburger Hafens Wissenwertes zur Leistungsfähigkeit der Hamburger Seehafen-verkehrswirtschaft. Die neue Handbuch-Ausgabe beschäftigt sich insbesondere mit den Hinterland-anbindungen per Bahn, Lkw und Binnenschiff. Weitere Themenschwerpunkte liegen auf der intelligenten IT-Vernetzung des Hafens sowie Ausbildungsmöglichkeiten in Hafenberufen. Das Länderspecial liefert den Lesern spannende Daten und Fakten zu Hamburgs wichtigem Außenhandelspartner Polen. Informationen zu weiteren neuen Hafen Hamburg Publikationen und Bestellmöglichkeiten haben Sie unter info@hafen-hamburg.de.

New HHM Publications: Liner Services 2014/2015 and Port of Hamburg Handbook



The Port of Hamburg has one of the most tightly-knit networks of liner services in Europe, making it an important transport hub for the worldwide flow of cargo. Around 10,000 ocean-going ships call at Germany's biggest seaport each year. The way to locate a suitable liner agency is to consult the new **Port of Hamburg Liner Services**, which provides an overview of all liner services from and to the Port of Hamburg. A regularly updated and detailed supplement to this printed edition is the "Port of Hamburg Liner Service Database", which you can access at www.portofhamburg.de/linerservices.



Titel: HHM

Also hot off the press is the **Port of Hamburg Handbook 2014**. It provides business partners and friends of the Port of Hamburg with useful information about the capacities available in Hamburg's seaport-related industries. The new edition of the Handbook has a special focus on hinterland links by rail, road and inland navigation. Other features in this edition are the intelligent IT networks operating at the port, and the opportunities available for vocational training in port-related trades. The Country Special introduces readers to exciting facts and information about Poland, one of Hamburg's important partners in foreign trade. You can obtain more information about the new Port of Hamburg publications, including how to place an order, by sending an e-mail message to info@hafen-hamburg.de.



Foto: HHM

Die gut besuchte Veranstaltung stand ganz unter dem Zeichen der Zusammenarbeit zwischen den Regionen nördliches Schleswig-Holstein sowie dem Hafen Hamburg. HHM Vorstand Ingo Egloff sprach sich dafür aus, dass die Zusammenarbeit mit Flensburg als traditionellem Hafen- und Handelsplatz und der Austausch im maritimen Netzwerk zwischen den Regionen Nord-Schleswig-Holstein plus Süddänemark mit Hamburg durch HHM gefestigt und ausgebaut wird. In der Wachstumsregion im deutsch-dänischen Grenzbereich leben 2,3 Millionen Menschen, die zu einem großen Teil in Branchen tätig sind, die international aufgestellt sind. Dazu gehören zum Beispiel Unternehmen aus dem Maschinen- und Anlagenbau, der Papierindustrie, der Logistik und der Ernährungswirtschaft. Viele dieser Unternehmen sind im weltweiten Außenhandel tätig und benötigen für einen effizienten Import und Export ihrer Güter auch einen leistungsfähigen Hafenplatz in ihrer

Nähe. Der Hamburger Hafen bietet sich aufgrund seiner günstigen verkehrsgeografischen Lage an der Schnittstelle Land/See-Transport für diese Region als Tor zur Welt an.

Port information soiree in Flensburg

Together with the Flensburg Chamber of Industry and Commerce, Port of Hamburg Marketing (HHM) and member companies based in Hamburg and the region introduced themselves at an information evening in Flensburg. The well-attended event was held in the spirit of cooperation between the regions of northern Schleswig-Holstein and the Port of Hamburg. HHM executive board member Ingo Egloff advocated a consolidation and expansion of the cooperation with Flensburg as a traditional port and trading location and an exchange within the maritime network between the regions of northern Schleswig-Holstein plus southern Denmark on the one hand and Hamburg on the other through the good offices of HHM. This growth area in the German-Danish border region is home to some 2.3 million people, many of whom are working in economic sectors with an international orientation. They include businesses operating in mechanical and plant engineering, the paper industry, the logistics sector and the food industry. Many of these companies are active in the global foreign trade and require the proximity to an efficient port location for the smooth import and export of their goods. Thanks to its convenient geographic location where land-based and seaborne transport links interface, the Port of Hamburg is well placed to act as a gateway to the world for this region.



TEN-TaNS Arbeitstreffen in Hamburg

Ende April 2014 besuchten auf Einladung des deutschen Partners Hafen Hamburg Marketing die Projektpartner des von der EU geförderten Projekts „TEN-T and the North Sea Region“ (TEN-TaNS) gemeinsam mit drei Gästen aus Schweden und Norwegen die Hansestadt Hamburg. Ziel des im August 2013 gestarteten Interreg IV B Nordsee-programm-Projekts ist es, die verschiedenen Rechtsakte und Positionspapiere der EU für die TEN-T-Netzwerke auf Chancen und Herausforderungen für die Infrastrukturentwicklung im Gütertransport in der Nordseeregion zu analysieren und die Erkenntnisse auf die regionale Ebene zu transferieren. Die Ergebnisse werden in der TEN-TaNS-Toolbox gebündelt und durch praktische Fallbeispiele verdeutlicht. Während des Arbeitstreffens in Hamburg wurde die Entwicklung dieser Online-Datenbank vorangetrieben, mit der die User gezielt Informationen über Hintergründe, Chancen, Gesetzesgrundlagen und Fördermöglichkeiten von Infrastrukturprojekten im Rahmen der TEN-T-Netzwerke in der Nordseeregion abrufen können. Die Toolbox richtet sich in erster Linie an regionale Akteure, z. B. Infrastrukturanbieter und Behörden. Interessierte können sich auf der Internetseite www.tentans.eu über aktuelle Projektergebnisse informieren.

TEN-TaNS work meeting in Hamburg

At the invitation of the German project partner Port of Hamburg Marketing, the project partners in the EU-funded “TEN-T and the North Sea Region” (TEN-TaNS) project visited Hamburg together with three guests from Sweden and Norway at the end of April 2014. The aim of this Interreg IV B North Sea Region Programme project, which was launched in August 2013, is to analyse the various legal acts and position papers of the EU in relation to the TEN-T networks in an effort to identify the opportunities and challenges for infrastructure development for freight transportation in the North Sea region, and to translate the findings to the regional level. The project outcomes are bundled in the TEN-TaNS Tool-box and illustrated by means of practical case studies. The purpose of the work meeting in Hamburg was to advance the deve-



Foto: HHM

TEN-TaNS-Projektpartner aus Aberdeenshire (GB), Brüssel (B), Edinburgh (GB), Kopenhagen (DK) und Hamburg (D)./TEN-TaNS project partners from Aberdeenshire (GB), Brussels (B), Edinburgh (GB), Copenhagen (DK) and Hamburg (D).

lopment of this online database, which will allow users to retrieve specific information about the background, opportunities, legal frameworks and funding options for infrastructure projects within the context of the TEN-T networks in the North Sea region. The toolbox is aimed primarily at regional protagonists such as providers of infrastructure and government agencies. Interested readers can find out more about the latest project findings on the Internet, at www.tentans.eu.

Gemeinschaftsveranstaltung in der Wiener Hafenslounge

Am 23. Januar 2014 fand eine gemeinsame Veranstaltung des Wiener Hafens und Hafen Hamburg Marketing in der Wiener Hafenslounge statt. Zahlreiche Kunden und Partner der beiden Häfen sowie Mitglieder von Hafen Hamburg Marketing aus



Foto: HHM

Deutschland, Österreich und Tschechien folgten der Einladung. Die Gäste wurden von dem Geschäftsführer des Wiener Hafens, Magister Friedrich Lehr und Magister Karin Zipperer, sowie HHM Vorstand Axel Mattern und Alexander Till, Leiter der HHM Repräsentanz Wien, begrüßt. Nach einer Einleitung von Till und Zipperer berichtete Thomas Lütje, Geschäftsführer der HHLA für den Bereich Container, über die aktuellen Veränderungen der Containerschifffahrt und die Wichtigkeit auf der gesamten Supply-Chain, vom Lieferanten bis zum Kunden. Lütje: „Die 24-Stunden Abholungs- und Anlieferungszeit soll nicht vor den Toren des Kunden enden!“ Außerdem geht er davon aus, dass bei Schiffsgrößen von 18.000 TEU der Zenit noch nicht erreicht sei. Immer mehr große Schiffe laufen den Hamburger Hafen an. Dabei werden große Mengen geladen bzw. gelöscht. Lütje betonte auch die Notwendigkeit, die Infrastruktur in Deutschland und in die umliegenden Länder so anzupassen, dass sie den zunehmenden Güterströmen gewachsen ist.

Joint event at the port lounge in Vienna

An event hosted jointly by the Port of Vienna and Port of Hamburg Marketing was held at the Hafenlounge (port lounge) in Vienna on 23 January 2014. Many customers and partners of both ports as well as members of Port of Hamburg Marketing from Germany, Austria and the Czech Republic accepted the invitation. The guests were welcomed by the Managing Director of the Port of Vienna, Mag. Friedrich Lehr and Mag. Karin Zipperer as well as HHM board member Axel Mattern and Alexander Till, the head of the HHM representative office in Vienna. After an introductory presentation by Till and Zipperer, Thomas Lütje, the Managing Director of HHLA's Container division, reported on ongoing changes in container shipping and on the importance of the entire supply chain, from suppliers all the way through to customers. Lütje: "The 24-hour pick-up and delivery period should not come to a halt outside the customers' gates!" He also expects that at 18,000 TEU, the increase in the size of ships had not yet reached the limit. An ever-increasing number of ships of this size are calling at the Port of Hamburg. This results in large quantities of goods to be loaded and unloaded. Lütje also stressed the necessity for the infrastructure in Germany and the neighbouring countries to be upgraded in such a way that it can cope with the increase in the flow of goods.



Foto: HHM

Albanische Vizeministerin besucht Hamburger Hafen

Am 3. April empfing Hafen Hamburg Marketing die albanische Vizeministerin für Soziale Angelegenheiten und Jugend, Gentjana Sula, mit einer begleitenden Delegation. Im Rahmen ihres mehrtägigen Aufenthaltes in Hamburg begleitete Marina Rimpo von Hafen Hamburg Marketing sie auf einer Hafentour auf der Barkasse „Hansa“ und informierte die Delegation über wichtige Kennzahlen des Hamburger Hafens.

Deputy Minister of Albania visits Port of Hamburg

On 3 April, Port of Hamburg Marketing welcomed the Deputy Minister for Social Affairs and Youth, Gentjana Sula, and her delegation. In the course of their Hamburg stay of several days, Marina Rimpo from Port of Hamburg Marketing accompanied the delegation on a harbour cruise on board the motor launch "Hansa" and provided the members with key information about the Port of Hamburg.



Foto: HHM

Spannendes Programm für angehende Schifffahrtskaufleute aus Leer

Sieben junge Azubis der Reederei Hermann Buss aus Leer durften im Februar in eine völlig andere Berufswelt hineinschnuppern: den Medienbereich. Der Tägliche Hafenbericht (THB) hatte die angehenden Schifffahrtskaufleute nach Hamburg eingeladen, nachdem er von dem großen Erfolg der Zeitschrift für die Mitarbeiter der Unternehmensgruppe erfuhr, die von den Auszubildenden erstellt wird. Nach einem Redaktionsbesuch mit spannenden Einblicken in die Entstehung einer Tagesausgabe des THB und einer Reise durch die mittelständische Verlagsgruppe DVV Media-Group ging es weiter zur Staatlichen Handelsschule Berliner Tor. Dort erhielten die Azubis Informationen über die Schifffahrtskaufmann-Ausbildung in Hamburg. Darüber hinaus standen ein Besuch bei der Hamburg Port Authority und eine von Hafen Hamburg Marketing begleitete Hafentour auf dem Programm.

Exciting programme for budding shipping merchants from Leer

In February seven young apprentices of the shipping company Hermann Buss in Leer were afforded a glimpse of a professional life entirely different from their own: that of the media. The executives of the publication "Täglicher Hafenbericht" (THB) had invited the young shipping merchants to Hamburg after learning of the great success of the Hermann Buss Group's in-house magazine, which is produced by the apprentices themselves. After a visit to the editorial offices, which provided exciting insights into the process of producing the daily edition of the THB, and a trip through the medium-sized publishing group DVV Media-Group, they continue on their journey to the State Commercial College at Berliner Tor. Here the apprentices were provided with information about the shipping merchant course of training in Hamburg. Also on their agenda was a visit to the Hamburg Port Authority, and a harbour cruise accompanied by Port of Hamburg Marketing staff.

Parlamentarischer Abend zur Zukunft der Seehafenverbindungen

Beim Parlamentarischen Abend der IHK Nord und des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) wurde über die notwendigen Maßnahmen zum Ausbau der Seehafenverbindungen diskutiert. „Die IHK Nord begrüßt ausdrücklich, dass die Seehafenhinterlandverbindungen gemäß Koalitionsvertrag im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 prioritär berücksichtigt werden sollen. Gut eine Milliarde Euro pro Jahr wurden zusätzlich für die Infrastruktur versprochen. Allein für Erhalt und nachholende Sanierung sind jedoch 7,2 Milliarden Euro nötig“, so Olaf Kahle, Vorsitzender der IHK Nord und Präsident der IHK Lüneburg-Wolfsburg. Die Veranstaltung, an der neben 200 Teilnehmern auch der Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Uwe Beckmeyer, sowie der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, teilnahmen, verdeutlichte die Bedeutung der land- und seeseitigen Erreichbarkeit der Seehäfen für den Wirtschaftsstandort Norddeutschland und die große Bedeutung eines leistungsfähigen Nord-Ostsee-Kanals für Deutschland. Vor dem Hintergrund der Hafenumschlagprognose, die eine Verdopplung des Güterumschlags in den deutschen Seehäfen bis 2030 vorsieht, veröffentlichten die IHK Nord und der ZDS bei der Veranstaltung ein Eckpunktepapier, in dem Forderungen an die neue Bundesregierung für den notwendigen Ausbau der Seehafenverbindungen formuliert sind. Neben der bedarfsgerechten und zukunftsorientierten Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur fordern die IHK Nord und der ZDS in dem Eckpunktepapier u.a. auch, das nationale Prioritätenkonzept konsequent umzusetzen sowie die Planungsverfahren für Bundesverkehrswege zu beschleunigen.

Parliamentary soiree on the future of seaport transport links

The topic discussed at the Parliamentary Soiree hosted by the IHK Nord (Chamber of Industry and Commerce North) and the Central Association of German Seaport Operators (ZDS) were the measures needed to expand seaport transport links. “The IHK Nord welcomes the fact that according to the coalition agreement, seaport-hinterland links are to be given a high priority in the new Federal Transport Infrastructure Plan 2015. Additional infrastructure funding of over a billion euros per year has been promised. However, some 7.2 billion euros will be needed for maintenance and refurbishment alone,” said Olaf Kahle, Chairman of IHK Nord and President of the Chamber of Commerce and Industry Lüneburg-Wolfsburg. The event, attended by 200 participants, including the German federal government coordinator for the maritime sector Uwe Beckmeyer, and the Parliamentary State Secretary for the Federal Minister for



Foto: Michel Koczny

v.l.: Klaus-Dieter Peters, Präsident Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Enak Ferlemann, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Frederik Erdmann, IHK Flensburg, Eduard Dubbers-Albrecht, Vizepräsident der Handelskammer Bremen, Geschäftsführender Gesellschafter IPSEN LOGISTICS GmbH, Bremen, Uwe Beckmeyer, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft/left to right: Klaus-Dieter Peters, President of the Central Association of German Seaport Operators (ZDS), Enak Ferlemann, Member of the German Bundestag and Parliamentary State Secretary for the Federal Minister for Transport and Digital Infrastructure, Frederik Erdmann, Flensburg Chamber of Industry and Commerce, Eduard Dubbers-Albrecht, Vice President of the Bremen Chamber of Industry and Commerce, Managing Shareholder IPSEN LOGISTICS GmbH, Bremen, Uwe Beckmeyer, Member of the German Bundestag and Parliamentary State Secretary for the Federal Minister for Economic Affairs and Energy, Coordinator for the federal government for the maritime sector

Transport and Digital Infrastructure, Enak Ferlemann, highlighted the importance of access to the seaports by land and sea for the northern German economic region, and the great significance of an efficiently operating Kiel Canal for Germany as a whole. Against the backdrop of the cargo handling forecast, which predicts a doubling of cargo volumes passing through German seaports by 2030, the IHK Nord and the ZDS released a key issues paper at the event which sets out the demands addressed to the new federal government in relation to the required expansion of the seaport transport links. In addition to the demand-driven and future-oriented funding of the transport infrastructure, the key issues paper authored by IHK Nord and the ZDS also includes calls for a consistent implementation of the national priority concept and for an acceleration of the planning processes for the national transport infrastructure.

Delegation aus der Partnerstadt Prag zu Gast in Hamburg

Am 12. und 13. Februar 2014 besuchte der stellvertretende Oberbürgermeister von Prag, Václav Novotny, die Hansestadt Hamburg. Gemeinsam mit Hamburgs Oberbürgermeister Olaf Scholz eröffnete er eine Ausstellung zu Hamburgs Partnerstädten in der Europa Passage. Die Moldaustadt war die erste der neun Hamburger Partnerstädte, die sich in der Hansestadt für zehn Tage präsentierte. Seit 1990 sind Prag und Hamburg städtepartnerschaftlich verbunden. Im Rathaus begrüßte die Zweite Bürgermeisterin Dr. Dorothee Stapelfeld im Rahmen eines Empfangs auch den Honorarkonsul der Tschechischen Republik, Peter Boué, und die Hamburg



Foto: Weidemann

Ambassadorin Prags, Ursula Schulz. Am zweiten Tag dieses Besuchs lud HHM die Delegation zu einer Rundfahrt durch Deutschlands größten Seehafen ein. Bohumil Prusa, HHM-Repräsentant in Tschechien, und Bengt van Beuningen, HHM-Bereichsleiter Kommunikation und Information, begrüßten Václav Novotny an Bord der Barkasse „Senator“ und gaben ihm einen umfassenden Einblick in die Abläufe und neuesten Entwicklungen im Hamburger Hafen.

Delegation from partner city of Prague hosted in Hamburg

On 12 and 13 February 2014, the Deputy Mayor of the City of Prague, Václav Novotny, visited the Hanseatic City of Hamburg. At the Europa Passage, he officially opened an exhibition about Hamburg's partner cities together with Hamburg Mayor Olaf Scholz. The city on the river Vltava is the first of Hamburg's nine partner cities to present itself in the Hanseatic City for a period of ten days. Prague and Hamburg have maintained a bond as partner cities since the year 1990. At the Town Hall, Deputy Mayor Dr Dorothee Stapelfeld also welcomed the Honorary Consul of the Czech Republic, Peter Boué, and Prague's Ambassador in Hamburg, Ursula Schulz, in the course of a reception. On the second day of the delegation's visit, HHM invited to a cruise through Germany's largest seaport. Bohumil Prusa, HHM's representative in the Czech Republic, and Bengt van Beuningen, head of HHM's Communication and Information division, welcomed Václav Novotny on board the motor launch "Senator" and provided with a comprehensive overview of the processes and the latest developments at the Port of Hamburg.

Informationsveranstaltung in Mannheim

Am 25. März 2014 empfingen Hafen Hamburg Marketing e.V. und die TFG Transfracht Internationale Gesellschaft etwa 100 Gäste aus der Region Baden-Württemberg, Rheinland Pfalz, Hessen und der Metropolregion Hamburg in Mannheim. In einer offenen Podiumsdiskussion erörterten Niels Harnack, Geschäftsführer

China Shipping, Sebastian Kolb, TFG Transfracht, Andrea Marongiu, Geschäftsführerin Verband Spedition & Logistik BW, Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing, und Bernhard Schmid, Hafenbeauftragter der DB Netz AG, die zukünftigen Herausforderungen im Seehafenhinterlandverkehr. Als wichtigster Aspekt wurde die Fahrrinnenanpassung genannt. Laut Mattern wäre es eine Bankrotterklärung an die deutsche Infrastruktur, wenn die Elbvertiefung nicht durchgesetzt würde. Zum Thema Energie äußerte Kolb: „Wir möchten gerne CO₂-frei unterwegs sein. Der Großteil unserer Verkehre in dieser Region sind Punkt-Punkt-Verkehre und somit ökologisch und ökonomisch sehr gut aufgestellt.“ Schmid von der DB Netz forderte: „Wir wollen weiter ausbauen und dafür muss es zügig gehen!“

Information event in Mannheim

On 25 March 2014, Port of Hamburg Marketing and company TFG Transfracht Internationale Gesellschaft welcomed around 100 guests from the region covering Baden-Württemberg, Rhineland-Palatinate, Hesse and from the Hamburg metropolitan region to an event held in Mannheim. In an open roundtable discussion Niels Harnack, Managing Director of China Shipping, Sebastian Kolb, TFG Transfracht, Andrea Marongiu, Managing Director of the association Spedition & Logistik BW, Axel Mattern, executive board member of Port of Hamburg Marketing, and Bernhard Schmid, Port Delegate of DB Netz AG, debated the challenges looming for seaport-hinterland traffic. The upgrade of the fairway was declared to be the most important aspect in this context. According to Mattern, failure to push through the deepening of the fairway in the river Elbe would be tantamount to a declaration of bankruptcy for Germany's infrastructure. On the subject of energy, Kolb said: "We would like to have a zero CO₂ footprint. The bulk of our traffic in this region is point-to-point, which puts us in a very good position both ecologically and economically." Schmid from DB Netz demanded: "We want to continue to expand, and in order for us to do so, things will have to move along swiftly!"



Foto: HHM

v.l: Sebastian Kolb, TFG Transfracht, Bernhard Schmid, DB Netz AG, Melanie Graf, Moderatorin, Nils Harnack, China Shipping, und Axel Mattern, HHM./Left to right: Sebastian Kolb, TFG Transfracht, Bernhard Schmid DB Netz AG, Melanie Graf, presenter, Nils Harnack, China Shipping, and Axel Mattern, HHM.



Foto: HHM

Zum Hafengeburtstag machte auch das Museums-schiff Cap San Diego die Leinen los./For the Port Birthday the museum ship Cap San Diego casted off.



Foto: HHM

Ein Highlight für die Besucher des Eurogate Container Terminal Hamburgs war der Ausblick vom Dach des Kontrollzentrums, begleitet von interessanten Einblicken eines Terminalmitarbeiters in das tägliche Geschehen an der Kaimante. A highlight for the visitors of Eurogate's Container Terminal Hamburg was the view from the roof of the control centre, accompanied by interesting insights from terminal staff into daily business at the quay wall.



Foto: Peter Glaubitt



Foto: HHM

Ein außergewöhnliches Bild bot sich während des Hafengeburtstages an der Kaimauer des Flugzeugherstellers AIRBUS: Wo sonst nur Flugzeugteile zu sehen sind, wurden erstmals Kreuzfahrtpassagiere der MS HAMBURG samt ihres Gepäcks abgefertigt./An extraordinary picture was provided at the quay wall of the aircraft manufacturer AIRBUS during the Port Birthday: At the place where one can usually see aircraft parts, for the first time the cruise ship MS HAMBURG with all its passengers and their luggage were processed.



Foto: HHM

Auf der Hafenrundfahrt begrüßte Hafen Hamburg Marketing unter anderem die Botschafter aus USA, Kanada und Österreich in Berlin, sowie Staatsrat Wolfgang Schmidt./ At the Port Cruise Port of Hamburg Marketing welcomed amongst others the ambassadors of USA, Canada and Austria in Berlin as well as State Council Wolfgang Schmidt.

Hafenwirtschaft erleben

Unter dem Motto „Hafenwirtschaft erleben“ hat Hafen Hamburg Marketing auch in diesem Jahr wieder gemeinsam mit einigen Mitgliedsunternehmen im Rahmen des 825. HAFENGEBURTSTAGES verschiedene Touren für Privatpersonen angeboten. Die Teilnehmer wurden nach einer Fahrt mit einer Hafenbarkasse mit dem Bus zum jeweils ausgewählten Umschlagterminal HHLA Container Terminal Altenwerder, Eurogate Container Terminal Hamburg, Buss Hansa Terminal und den Kalikai der K+S Transport GmbH bzw. in das ma-co maritimes kompetenzcentrum gebracht. Mitarbeiter der Unternehmen gaben interessante Einblicke in das tägliche Geschehen auf den Terminals und sorgten somit für spannende Gespräche und Nachfragen bei den Teilnehmern. Das Betreten der Terminals ist für Privatpersonen in der Regel nicht möglich und stellte somit ein besonderes Highlight am Geburtstagswochenende des Hamburger Hafens dar. Anschließend ging es für die Besucher ins Hafendomuseum Hamburg, in einen der um 1900 erbauten

Schuppen. Hier gingen ehrenamtliche Hafenmitarbeiter mit den Teilnehmern auf eine Zeitreise in die Arbeitsbedingungen und Historie des Hamburger Hafens. Am Hafengeburtstags-Samstag folgten darüber hinaus über 120 Gäste aus dem In- und Ausland der Einladung von Hafen Hamburg Marketing zu einer Hafentour. Zu Gast auf der „Olympic Star“ waren neben den HHM-Vorständen Axel Mattern und Ingo Egloff auch mehrere Botschafter sowie Abgeordnete des Deutschen Bundestages.

Experiencing the Port in action

Under the motto “Experiencing the Port in action”, this year Port of Hamburg Marketing and a number of member companies once again offered various tours to private individuals as part of the 825th PORT BIRTHDAY celebrations. Following a trip on a harbour launch, the participants were taken by bus to the relevant cargo handling terminal selected, namely HHLA Container Terminal Altenwerder, Eurogate Container Terminal Hamburg, Buss Hansa Terminal and Kalikai of K+S Transport GmbH and to the ma-co maritimes kompetenz-



Foto: HHM

Insgesamt 12 Kreuzfahrer feierten mit Hamburg den Hafengeburtstag./12 cruise ships in total were celebrating this year's Port Birthday in Hamburg.



Foto: HHM

Überall mit dabei war natürlich die Hafenmöwe Peter Pickhuben./ Port Seagull Peter Pickhuben attended the exciting program.



Mit rund 30 interessierten Hafengeburtstagsgästen besuchte Hafen Hamburg Marketing das Multipurpose Buss Hansa Terminal. Während des Rundgangs durfte die Gruppe auch einen Blick in das Papierlager der Firma Pohl & Co werfen./Port of Hamburg Marketing arranged a visit to the Multi-Purpose Buss Hansa Terminal for 30 interested Port Birthday guests. During the terminal tour the group was also able to look inside the paper warehouse of the company Pohl & Co.

centrum. Employees of the respective enterprises provided interesting insights into daily work routines at the terminals, providing food for thought, exciting talks, questions and feedback from the participants. As a rule, it is

not possible for private individuals to set foot in the terminals; accordingly, this represented a particular highlight on the birthday weekend of the Port of Hamburg. Next, the visitors proceeded to the Hamburg Port Museum located in one of the sheds built around the year 1900. This is where voluntary port workers took the participants on a journey down memory lane, dealing with the working conditions and history of the Port of Hamburg. Moreover, on Saturday of the Port Birthday weekend, over 120 visitors from Germany and abroad accepted the invitation from Port of Hamburg Marketing to a tour of the harbour. Guests on the "Olympic Star", invited by PoH Marketing executive board members Axel Mattern and Ingo Egloff, also included some Ambassadors and members of the German parliament.

Neue Hafen Hamburg Marketing Mitglieder stellen sich vor New Port of Hamburg Marketing members introduce their companies



Hapag-Lloyd
www.hapag-lloyd.de

Hapag-Lloyd gehört mit mehr als 150 Containerschiffen zu den größten und ältesten Linienreedereien der Welt. Rund 100 Liniendienste verbinden mehr als 430 Häfen auf allen Kontinenten, und der Hamburger Hafen liegt im Zentrum des globalen Netzwerks. 7.000 Mitarbeiter sind in über 110 Ländern sowie an Bord der Schiffe im Einsatz. Der Umsatz des 1847 in Hamburg gegründeten Unternehmens beträgt mehr als 6,5 Milliarden Euro und jährlich werden rund 5,5 Millionen Standardcontainer transportiert.

With a fleet of more than 150 container ships, Hapag-Lloyd is one of the world's biggest and oldest liner shipping companies. Around 100 liner services link over 430 ports on all continents, and the Port of Hamburg is the hub of the company's global network. Some 7,000 employees work in more than 110 countries and on board the ships. The annual turnover of the company established in 1847 in Hamburg is over 6.5 billion euros, and every year the Hapag-Lloyd fleet transports around 5.5 million standard containers.



S&A Service und Anwendungstechnik GmbH
www.s-und-a.de

Die S&A Service und Anwendungstechnik GmbH ist seit über 20 Jahren in der Schädlingsbekämpfung und im Vorratsschutz aktiv. Das Leistungsportfolio umfasst die klassische Schädlingsbekämpfung, die Begasung von Getreide, Trockenfrüchten und Biowaren sowie Hitzebehandlungen nach ISPM 15. Des Weiteren verfügt die S&A im Hamburger Hafen über eine Siloanlage mit einer Kapazität von bis zu 30.000 Tonnen Getreide und führt im Containerbereich Be- und Entgasungen, Freimessungen sowie Schadstoffanalysen durch.

The company S&A Service und Anwendungstechnik GmbH has been operating in pest control and stored product protection for over 20 years. The range of services offered by the company includes conventional pest control measures, fumigation of cereals, dried fruit and organic foods as well as heat treatments in accordance with ISPM 15. In addition, S&A operates a grain silo facility with a capacity of up to 30,000 tons at the Port of Hamburg, and in the container segment the company provides services including gasing and degasing, taking measurements for release certificates and carrying out pollutant analyses.

Impressum

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

HERAUSGEBER/PUBLISHER: Axel Mattern **REDAKTION/EDITORIAL DEPT.:** Bengt van Beuningen, Sabine Zilski, Hafen Hamburg Marketing e.V., Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Tel. +49-40-377 09-110, Fax +49-40-377 09-199, www.hafen-hamburg.de, www.portofhamburg.com, E-Mail: info@hafen-hamburg.de, info@portofhamburg.com **GESAMTPRODUKTION + OBJEKTVERWALTUNG/PRODUCTION:** Küter & Staeck Creativepool, Raboisen 16, 20095 Hamburg, Tel. +49-40-361 11 50, Fax +49-40-361 11 510, E-Mail: info@creativepool.de, www.creativepool.de, **GRAFIK/GRAPHICS:** Matthias Bock, www.bockgraphx.de, **DRUCK/PRINT:** GK & KK Druck GmbH, Großenhof 7a, 23570 Lübeck-Brodteln, Tel. +49-4502-857 50 68, Fax +49-4502-857 80 69 **FOTOS/PHOTOS:** Dietmar Hasenpusch, Heinz-Joachim Hettchen, HHM, Michael Lindner, u. a. **ANZEIGENVERWALTUNG/ADVERTISING:** Jürgen Wenzel, Tel. +49-4536-890 46 57, E-Mail: wenzel-info@t-online.de **ENGLISCHE ADAPTION/TRANSLATION:** bromberg & friends, www.bromberg.de

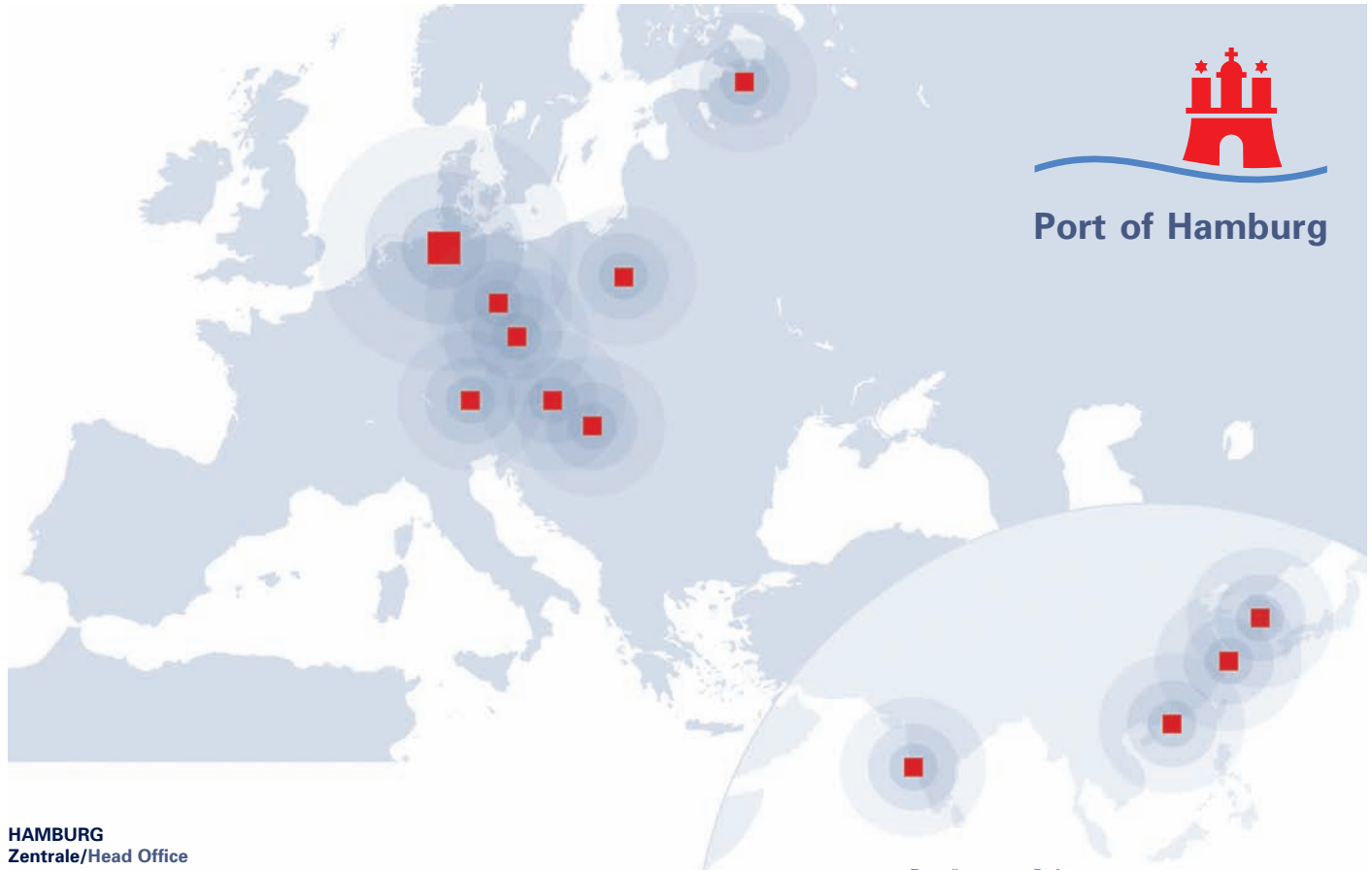
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 10.000 Exemplare je Ausgabe. Address changes, extra copies or advertising rates may be obtained by writing to the agency Küter & Staeck Creativepool, Raboisen 16, D-20095 Hamburg, Tel. +49-40-361 11 50, Fax +49-40-361 11 510. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Küter & Staeck Creativepool, Raboisen 16, D-20095 Hamburg, Tel. +49-40-361 11 50, Fax +49-40-361 11 510.

Besuchen Sie uns im Internet/Visit us on the internet: www.hafen-hamburg.de oder/or: www.portofhamburg.com



Ihre Hafен Hamburg Ansprechpartner in den Marktregionen Your Port of Hamburg Contacts in the Market Regions

Der Hafен Hamburg Marketing e.V., kurz HHM, übernimmt als privatrechtlicher Verein das Standort-Marketing für den Hamburger Hafен sowie für die Mitgliedsunternehmen des Vereins. Weltweit sind HHM-Hamburg und seine Repräsentanzen für Fragen zum Hamburger Hafен die ersten Ansprechpartner. Hafен Hamburg Marketing e.V., or HHM, an association under private law, is responsible for port marketing for the Port of Hamburg as well as for the numerous member companies of the association. HHM Hamburg and the representative offices are the first points of contact for queries pertaining to the Port of Hamburg throughout the world.



Port of Hamburg

HAMBURG

Zentrale/Head Office

Hafен Hamburg Marketing e.V.
Port of Hamburg Marketing
Pickhuben 6
20457 Hamburg
Phone: +49 40 37709 0
Fax: +49 40 37709 199
E-Mail: info@hafen-hamburg.de

www.hafen-hamburg.de
www.portofhamburg.com

Alle Ansprechpartner in der Zentrale finden Sie unter www.hafen-hamburg.de/ansprechpartner
All contacts in the Head Office can be found on www.portofhamburg.com/en/ansprechpartner

MARKTBETREUUNG UND REPRÄSENTANZEN MARKET SUPPORT AND REPRESENTATIVE OFFICES

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

Marktbetreuung Deutschland Ost
Market support Eastern Germany
Phone: +49 351 6538-131
E-Mail: dresden@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Stefan Kunze

Marktbetreuung Deutschland Süd und Schweiz
Market support Southern Germany and Switzerland
Phone: +49 89 186097
E-Mail: munich@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Jürgen Behrens

Marktbetreuung Berlin
Market support Berlin
Phone: +49 30 2028 1631
E-Mail: finck@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Henning Finck

Repräsentanz Österreich
Representative Office Austria
Phone: +43 1 7125484
E-Mail: vienna@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Alexander Till

Repräsentanz Ungarn
Representative Office Hungary
Phone: +36 1 2662039
E-Mail: budapest@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Krisztina Beáta Kovács

Repräsentanz Tschechische Republik und Slowakei
Representative Office Czech Republic and Slovakia
Phone: +420 224 891300
E-Mail: prague@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Bohumil Průša, Vladimír Dobos

Repräsentanz Polen

Representative Office Poland
Phone: +48 22 6546007
E-Mail: warsaw@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Maciej Brzozowski

Repräsentanz Russland

Representative Office Russia
Phone: +7 812 3327-140
E-Mail: spb@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Natalia Kapkajewa

Repräsentanz Indien

Representative Office India
Phone: +91 22 66652134
E-Mail: deubet@indo-german.com
Chief Representative: Peter Deubet

Repräsentanz Hong Kong, Südchina, Vietnam

Representative Office Hong Kong, South China, Vietnam
Phone: +852 2522 5268
E-Mail: thiesen@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Anne Thiesen

Repräsentanz Korea

Representative Office Korea
Phone: +82 31 385 1522
E-Mail: hafenhbhg@hanmail.net
Chief Representative: Namyeon Lee

Repräsentanz P.R. China

Representative Office P.R. China
Phone: +86 21 5386 0857
E-Mail: hamburg@hamburgshanghai.org
Chief Representative: Lars Anke

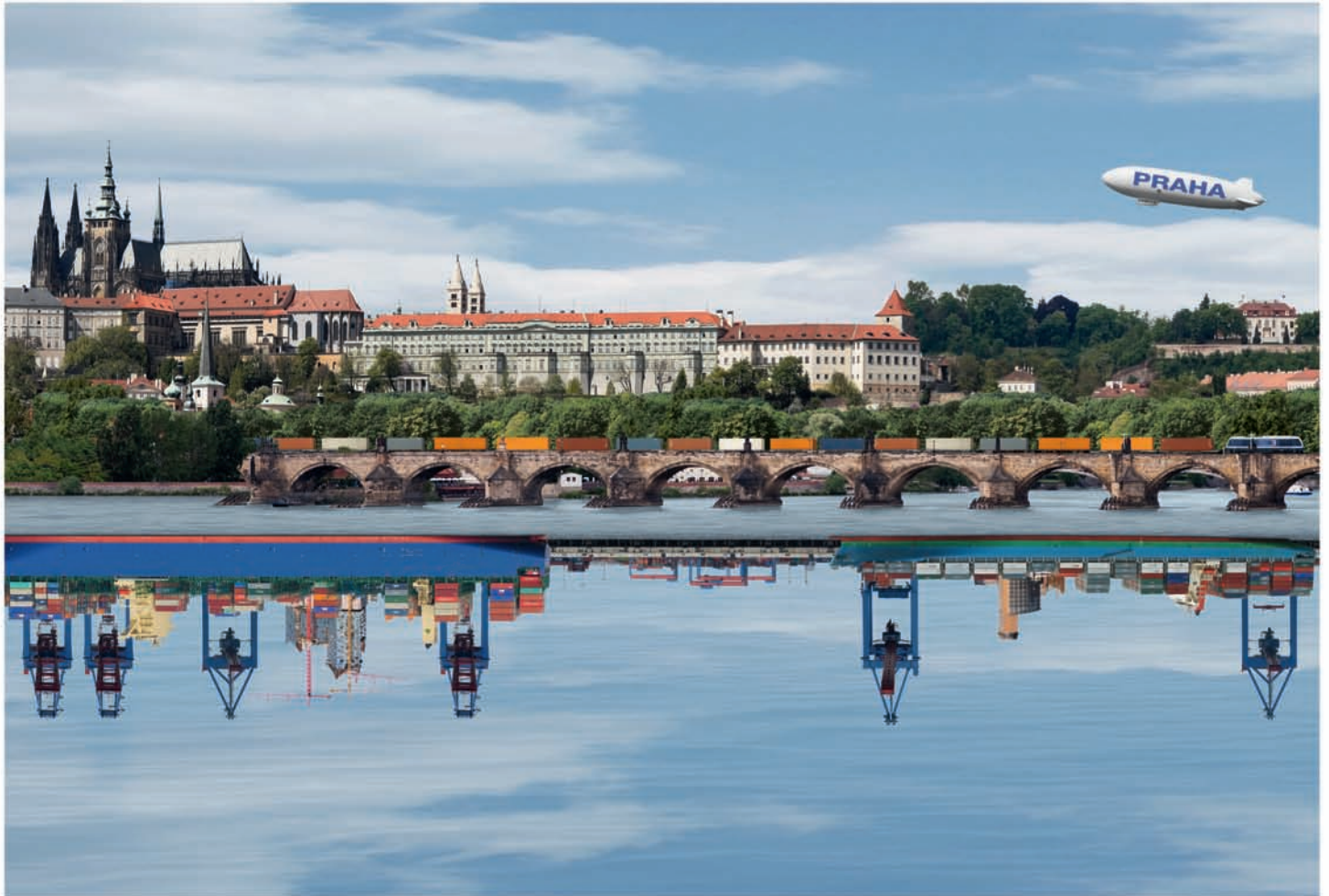
Perfekt vernetzt



Was immer Sie umschlagen wollen, auf unseren zehn leistungsstarken Multipurpose-Terminals machen wir das für Sie – rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr. Zum Beispiel auf dem Buss Hansa Terminal in Hamburg. Als leistungsstarker Short Sea Hub ist es Drehscheibe für Ihre Container im Europaverkehr. Mehr dazu unter: www.buss-ports.de.

 **BUSS**

WE TAKE THE PORT TO THE HINTERLAND.



Prague, Krems, Warsaw, Munich ... No matter which particular European economic area is the final destination – we take the port to the hinterland. Hamburger Hafen und Logistik AG has highly efficient container terminals and powerful transport systems that connect the northern German seaports with the emerging economic regions in Central and Eastern Europe reliably and eco-efficiently. www.hhla.de

GROWING TOGETHER.

