23. Jahrgang • EUR 4,50 • AUSGABE 4/2014

PORT OF HAMBURG magazine

6 **Special**
Fahrrinnenanpassung-Entscheidung verzögert sich
Decision delayed regarding fairway upgrade

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

30 **Issue**
Wirtschaftsaufschwung in Chinas Provinz
Economic boom in China's provinces

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

Port of Hamburg
www.hafen-hamburg.de

PORTlog

your virtual freight village

- PORTlog -
Ihre Hamburger Logistikbörse

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

Port of Hamburg

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

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

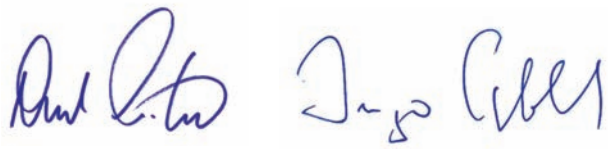
mit Blick auf den bisherigen Jahresverlauf ist es schon sehr erstaunlich, dass der Hamburger Hafen und seine Kunden trotz massiver Verspätungen in der Containerschifffahrt, den zahlreichen Baustellen rund um und in Hamburg sowie der erneuten Verzögerung bei der Fahrrinnenpassung von Unter- und Außenelbe im Vergleich mit den großen Wettbewerbshäfen der Nordrange im Jahr 2014 auf ein überdurchschnittliches Wachstum im Seegüterumschlag kommen werden.

Wir werden in diesem Jahr mit einem Gesamtumschlag von rund 144 Millionen Tonnen ein Rekordergebnis erreichen. Im Containerverkehr rechnen wir mit einem Wachstum auf rund 9,6 bis 9,7 Millionen TEU. Auch für das Jahr 2015 erwarten wir nach Vorlage der Prognosen der wichtigsten Handelspartner des Hamburger Hafens eine insgesamt positive Umschlagentwicklung. Unsere Kunden im In- und Ausland halten Hamburg die Treue und setzen sogar durch wachsende Importe und Exporte verstärkt auf Hamburgs Standortvorteile und Qualität beim Hafenumschlag und den Hinterlandverbindungen. Das ist ein deutliches Signal aus Richtung Wirtschaft, das uns sehr freut und anspornt, noch besser zu werden.

Als Hafen Hamburg Marketing sprechen wir mit unseren Hafenkunden in aller Welt über die Entwicklungen und Perspektiven des hervorragend aufgestellten Hafen- und Logistikstandortes Hamburg. Die verkehrsgünstige Lage als Tor zur Ostseeregion und nach Osteuropa ist in Kombination mit den sehr guten Feederverbindungen und den ausgezeichneten Hinterland-Anbindungen Hamburgs Vorteil, der bei den Verladern aus Industrie und Handel ankommt.

Wir danken unseren Kunden für die gute Zusammenarbeit, ihre Geduld und das Verständnis für die in diesem Jahr zeitweilig aufgetretenen Spannungslagen. In einem sich verschärfenden Wettbewerbsumfeld unter den Nordrange-Häfen und der Schifffahrt wird Hamburg seine Chancen nutzen und sieht sich für weiteres Wachstum gut vorbereitet.

Wir wünschen Ihnen ein schönes Weihnachtsfest und viel Glück und Erfolg für 2015!



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

Looking back over the year to date, it is very surprising indeed that the Port of Hamburg and its customers – in spite of massive delays in container shipping, the numerous construction sites in and around Hamburg, as well as the further postponement of the fairway upgrade in the Lower and Outer Elbe – will be ending the year 2014 with above-average growth in the handling of sea-borne cargo compared with our major competitors amongst the North Range ports.

With total cargo handled amounting to around 144 million tons, we will be posting a new all-time high this year. We expect container traffic for the year to increase by about 9.6 to 9.7 million TEU. Based on the forecasts of the most important trading partners for the Port of Hamburg, we can look forward to a positive overall trend in cargo handling figures for the year 2015 as well. Our customers in Germany and abroad are unwavering in their loyalty to Hamburg, and indeed are setting increasing store by Hamburg's locational advantages, the quality of our cargo handling operations and of the hinterland connections by ramping up both imports and exports. This is a clear signal from the business community, a signal that is both gratifying as well as encouraging us to do even better in the future.

As the Port of Hamburg's marketing organisation, we discuss the developments and future perspectives for Hamburg as an outstandingly positioned port and logistics location with port customers from around the world. Backed by the very good feeder services and the excellent hinterland connections, the favourable traffic location as the gateway to the Baltic Region and to eastern Europe works to Hamburg's advantage, and one that is compelling for shippers in industry and commerce.

We would like to thank our customers for the fruitful cooperation, and for the patience and understanding shown during moments of tension in this past year. In the increasingly competitive environment among the North Range ports and for shipping in general, Hamburg will be seizing its opportunities, and the port is well positioned to accommodate further growth.

We wish you a pleasant and festive Christmas season, and the best of luck and success in 2015!

Inhalt/Contents

Foto: HHLA

Foto: HHM/Hasenpusch

Titelfoto: HHM/Lindner

Editorial **3**
Editorial

Inhaltsverzeichnis **4**
Contents

Special **6**
Entscheidung zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe verzögert sich
Decision delayed regarding fairway upgrade of Lower and Outer Elbe River

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

..... **28**
Neues aus der Linienschifffahrt
Liner Shipping News

Issue **30**
Wirtschaftsaufschwung in den Zentral- und Westprovinzen Chinas
Economic boom in China's central and western provinces

..... **36**
China trifft Europa – „Hamburg Summit" in Hamburg
China meets Europe – "Hamburg Summit" in Hamburg

Events & Activities **38**
Maritimes Networking im In- und Ausland
Maritime Networking at home and abroad

Impressum **48**
Impressum

Hafen Hamburg Marketing e.V. Ansprechpartner **50**
Port of Hamburg Marketing Contacts

WILLIS GMBH & CO. KG
FRANKENSTR. 5
20097 HAMBURG

Willis
IHR VERSICHERUNGSMAKLER
IM HAFEN

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

SCHRAMM
Ports & Logistics

"Ein starker Verbund Norddeutscher Häfen und Logistik provider"

BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving

GLÜCKSTADT PORT
more than moving

RENDSBURG PORT

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

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

Entscheidung zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe verzögert sich

Foto: Aufwind-Luftbilder.de

Hamburg ist Deutschlands größter Hafen und damit unverzichtbarer Teil der logistischen Infrastruktur. Die Fahrrinnenanpassung ist das wichtigste strategische Ausbauprojekt für den Hamburger Hafen. Angesichts der steigenden Zahl besonders großer Seeschiffe, die den Hafen in Liniendiensten anlaufen und mit den Häfen in aller Welt verbinden, ist die seewärtige Erreichbarkeit von größter Bedeutung im reibungslosen Ablauf weltweiter Transportketten. >

Decision delayed regarding fairway upgrade to Lower and Outer Elbe River

Hamburg is Germany's biggest port and, therefore an indispensable element of its logistical infrastructure. The fairway upgrade is the most important strategic infrastructure project for the Port of Hamburg. In view of the growing number of particularly large ocean-going vessels that call at the Port of Hamburg as part of regular liner services, connecting these to the ports across the globe, accessibility from the open sea is of immense im-portance to ensure smooth flows of global transport

Foto: HHM/Lindner

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 2. Oktober 2014, das Verfahren vorerst auszusetzen, bedeutet eine zeitliche Verzögerung für die so dringend benötigte Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Das Bundesverwaltungsgericht hat über sehr weite Strecken die Planfeststellung bestätigt. Es hat keinen Zweifel an der wirtschaftlichen Notwendigkeit einer abermaligen Fahrinnenanpassung gelassen, es hat die hydrologischen Grundlagengutachten bestätigt und es vermochte auch keine Fehler bei der Durchführung dieses sehr komplexen Planfeststellungsverfahrens zu erkennen. Ungeachtet der immer wieder beklagten übermäßig langen Dauer von Planungsverfahren in Deutschland ist noch kein anderes deutsches Infrastrukturprojekt derart eingehend auf seine Umweltauswirkungen untersucht worden. Auf mehr als 6.600 Seiten kommen alle denkbaren Umweltauswirkungen zur Sprache. Von alledem hat das Gericht lediglich im Bereich der Bewertung der möglichen Umweltauswirkungen im Hinblick auf vereinzelte Schutzgüter und Tier- oder Pflanzenarten Bedenken an einer zutreffenden Ermittlung der Ausbaufolgen betont. Diese Bedenken können aber nach der eigenen Aussage des Gerichts ausgeräumt werden und haben weder einzeln noch in Summe eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerechtfertigt. Das Ausbauvorhaben als solches muss weder geändert noch ergänzt werden. Das Bundesverwaltungsgericht wartet jetzt auf die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zur Anwendung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie. Dabei geht es um die Auslegungsfrage, ob mit dieser Richtlinie jedwede messbare Verschlechterung eines Gewässers von vornherein verboten ist und nur unter sehr engen Ausnahmebedingungen zugelassen werden darf, oder ob die Richtlinie eher im Sinne eines programmatischen Bewirtschaftungsgrundsatzes verstanden werden muss. Mit dem Urteil des EuGH wird frühestens im Frühjahr 2015 gerechnet. Der Ausgang dieses Verfahrens betrifft dann aber nicht nur die Ausbauten der Wasserstraßen Weser und Elbe, sondern hat weit darüber hinausreichende Auswirkungen und könnte zahlreiche Infrastrukturvorhaben in allen Mitgliedsländern betreffen. Die abzuwartende Entscheidung des EuGH wird letztlich die Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Aktivitäten entlang der Binnengewässer und Küsten in ganz Europa prägen. Auf Hafensicht herrscht Zuversicht, dass die europäischen Richter zwischen den ökologischen und wirtschaftlichen Interessen klug abwägen werden.

Die Entscheidung lässt leider einen sofortigen Baubeginn nicht zu, stimmt aber dennoch optimistisch. Die beiden Projektpartner, Hamburg und der Bund, haben sich bereits daran gemacht, die verbliebenen Bedenken des Gerichts so schnell und so sicher wie möglich auszuräumen.

The ruling handed down by the German Federal Administrative court of 2 October 2014 to defer the judical procedure means a delay of the so urgently required fairway upgrade of the Lower and Outer Elbe. The Federal Administrative Court confirmed the planning permission proceedings to a considerable degree. It did not raise any doubts as to the economic necessity of the fairway adjustment; it confirmed the hydrological expert opinions and could not identify any errors in carrying out these highly complex planning permission proceedings either. Notwithstanding the much-cited excessive waiting periods for planning approval hearings in Germany, no other German infrastructure project has ever been subjected to such close scrutiny with regard to its en-vironmental impacts. All conceivable environmental effects are addressed on over 6,600 pages. Of all this information presented, the court merely expressed reservations concerning a correct assessment of the consequences of the upgrade in terms of evaluating the possible environmental impacts on the protection of individual assets and species of fauna and flora. However, according to the court's own wording, these reservations can be eliminated and have not justified a suspension of the planning permission order, whether individually or altogether. The upgrade project as such neither needs to be modified nor supplemented in any way. The Federal Administrative Court is now waiting for a ruling by the European Court of Justice on the interpretation of the European Water Framework Directive. The issue involved concerns whether it is possible to construe if any measurable deterioration of a body of water is prohibited from the outset and can only be approved in very strict exceptional circumstances or whether the Directive must instead be interpreted rather in the context of a programmatic resource management principle. The ruling by the European Court of Justice is anticipated in the spring of 2015 at the earliest. However, the outcome of this hearing will not only concern the expansion of the Weser and Elbe waterways but will have much more far-reaching implications and might affect numerous infrastructure-related projects in all EU member countries. The anticipated ruling by the European Court of Justice will ultimately shape the fundamental conditions for economic activities along the inland waters and coast-lines throughout Europe. The Port's management is confident that the European judges will weigh their decision between ecological and economic interests with wisdom.

While the ruling will unfortunately not enable construction work to begin immediately, it does raise some optimism. The two project partners, namely Hamburg and the German federal government, have already made preparations to eliminate the remaining reservations of the court as fast and as safely as possible.

Statements der Hafen Hamburg Marketing Vorstände Axel Mattern und Ingo Egloff

Wir respektieren die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig (BVerwG) zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe, die heute verkündet wurde. Eine endgültige Entscheidung könne erst getroffen werden, wenn der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) noch ausstehende Fragen zum sogenannten Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot der EU-Wasserrahmenrichtlinie geklärt hat. Über diese Fragen wird im Rahmen der Klagen gegen die Weservertiefung bis Frühjahr 2015 entschieden.

Das BVerwG betonte aber auch, dass zwar im Bereich der FFH- und der Umweltverträglichkeitsprüfung noch verschiedene Mängel im Planfeststellungsbeschluss der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe bestehen, diese aber nach Auffassung des BVerwG behebbar sind und nicht zur Aufhebung der Planfeststellungsbeschlüsse führen.
Wir bedauern, dass erneut Zeit vergeht und die entscheidende Verbesserung der derzeit geltenden Tiefgangs- und Breitenrestriktionen noch nicht realisiert werden kann. Nach mehr als zehn Jahren Planungs- und Genehmigungsverfahren, die für die Kunden des Hafens, die Reedereien und die im Hafen tätigen Unternehmen eine schwierige Zeit waren, ist eine schnelle und sorgfältige Umsetzung der Ausbaumaßnahmen unverändert erstes Ziel. Mit mehr als 140 Millionen Tonnen Seegüterumschlag und mehr als 9 Millionen TEU im Containerumschlag ist Hamburg in Nordeuropa die verkehrsgeografisch optimal gelegene Drehscheibe für weltweite Güterströme und Transportketten im seeseitigen Außenhandel. Vor dem Hintergrund einer steigenden Anzahl an Großschiffsanläufen ist die seewärtige Zufahrt über die Elbe für den Hamburger Hafen und die hier und in der Metropolregion Hamburg ansässigen Unternehmen von größter Bedeutung. Mehr als 150.000 Arbeitsplätze sind mit dem Hafen verbunden. Eine deutlich verbesserte Erreichbarkeit des Hafens wird auch von den weltweit im Außenhandel tätigen Industrie- und Handelsunternehmen, die für ihre Exporte und Importe Deutschlands größten Universalhafen nutzen, dringend erwartet.

Pressemitteilung des Bundesverwaltungsgerichts (Nr. 58/2014)

Elbvertiefung: Warten auf Luxemburg

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat heute das Verfahren der Umweltverbände BUND und NABU gegen die Planfeststellungsbeschlüsse für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe bis zur Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) in Luxemburg über eine bereits anhängige Vorlage zur Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie ausgesetzt.

Der für das Recht der Wasserstraßen zuständige 7. Senat des Bundesverwaltungsgerichts war bereits im vergangenen Sommer anlässlich der Umweltverbandsklagen gegen den Ausbau der Weser mit der Wasserrahmenrichtlinie befasst. Mit Beschluss vom 11. Juli 2013 (BVerwG 7 A 20.11) hat er dem EuGH eine Reihe von Fragen zum sog. Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot der Wasserrahmenrichtlinie vorgelegt (vgl. Pressemitteilung Nr. 47/2013 vom 11. Juli 2013; EuGH C-461/13). Die Entscheidung des EuGH ist für das Verfahren über die Elbvertiefung vorgreiflich, weil die Vorlagefragen sich auch hier stellen.

Die Entscheidungserheblichkeit der Vorlagefragen ist durch die 1. Ergänzungsbeschlüsse vom 1. Oktober 2013 nicht entfallen. In den Ergänzungsbeschlüssen haben die Beklagten die Planfeststellungsbeschlüsse vom 23. April 2012 um die Zulassung einer vorsorglichen Ausnahme von den Bewirtschaftungszielen für die betroffenen Wasserkörper ergänzt. Die angestellte „Hilfsprüfung“ ist jedoch nicht tragfähig. Hierfür hätten die angewandten Kriterien für die Bewertung der unterstellten Verschlechterungen des Gewässerzustands im Ergänzungsbeschluss definiert und ihr fachlich untersetzter Sinngehalt nachvollziehbar dargelegt werden müssen. Das ist nicht hinreichend geschehen.

Der Senat hat im Anschluss an die fünftägige mündliche Verhandlung im Juli 2014, in der u.a. die Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Tidewasserstände, die Strömungsgeschwindigkeiten und die Sedimentationsraten, der Verkehrsbedarf und die Alternativenprüfung sowie die Betroffenheit geschützter Tier- und Pflanzenarten (z.B. Schierlings-Wasserfenchel, Finte, Schnäpel, afrosibirischer Knutt) erörtert worden sind, auch über den sonstigen Streitstoff beraten. Nach seiner vorläufigen Einschätzung leiden die Planfeststellungsbeschlüsse im Bereich der FFH- und der Umweltverträglichkeitsprüfung zwar an verschiedenen Mängeln. Diese Mängel sind aber behebbar und führen weder einzeln noch in ihrer Summe zur Aufhebung der Planfeststellungsbeschlüsse.

Für eine abschließende Entscheidung des Senats muss daher das Urteil des EuGH in der Rechtssache C-461/13 abgewartet werden. Die mündliche Verhandlung vor dem EuGH hat bereits am 8. Juli 2014 stattgefunden, mit einem Urteil wird im Frühjahr 2015 gerechnet.

BVerwG 7 A 14.12 - Beschluss vom 02. Oktober 2014
Quelle: BVerwG 7 A 14.12 (www.bverwg.de)

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

Axel Mattern and Ingo Egloff, Executive Board of Port of Hamburg Marketing

Foto: HHM

Statements by Port of Hamburg Marketing Board members Axel Mattern and Ingo Egloff

We respect the decision of the Federal Administrative Court of Leipzig announced today concerning the fairway adjustment to the Lower and Outer Elbe. The court held that a final decision can only be taken once the European Court of Justice has settled questions still outstanding with regard to what the so-called prohibition on deterioration and the requirement of improvement of the EU Water Framework Directive. A ruling will be handed down on these questions by the spring of 2015 within the scope of the actions brought against the deepening of the Weser River.

However, the Federal Administrative Court also emphasised that while various deficiencies still exist in the planning permission order for the fairway upgrade of the Lower and Outer Elbe with regard to the Flora and Fauna Habitats (FFH) Directive and the environmental impact assessment, these are capable of being remedied according to the Court and will not lead to the planning permission orders being revoked. We regret to note that we are losing time again and that the decisive improvement in the current draught and width restrictions cannot be realised yet at this stage. Following over ten years of planning and approval hearings, a difficult time for the customers of the Port of Hamburg, the shipping companies and the businesses operating in the Port, to them a speedy and careful implementation of the upgrade measures remains top priority. With over 140 million tons of seaborne cargo and over 9 million TEU in containers handled, Hamburg is in the optimum location in terms of traffic and geography to serve as a hub for worldwide merchandise flows and transport chains in seaborne foreign trade. Against the backdrop of a rising number of calls by really large vessels, the seaside access via the Elbe River is of immense importance to the Port of Hamburg and the companies based in the metropolitan region of Hamburg. Over 150,000 jobs are associated with the Port. A substantially better access to the Port is urgently expected by the many industrial and trading enterprises engaged in foreign trade across the globe that use Germany's largest universal port for their exports and imports.

Press release from the Federal Administrative Court (No. 58/2014)

Elbe fairway deepening: waiting for Luxembourg

Today, the Federal Administrative Court in Leipzig suspended the actions brought by the environmental associations BUND and NABU against the planning permission orders for the fairway adjustment to the Lower and Outer Elbe pending a ruling being handed down by the European Court of Justice in Luxembourg concerning a submission already pending for the interpretation of the Water Framework Directive.

The 7th Senate of the Federal Administrative Court responsible for the law relating to waterways had already been engaged with the Water Framework Directive last summer in connection with the actions field by environmental associations against the upgrade to the Weser River. In its ruling of 11 July 2013 (BVerwG 7 A 20.11), it submitted a number of questions to the European Court of Justice on the so-called prohibition on deterioration and the requirement of improvement of the Water Framework Directive (cf. Press release No. 47/2013 of 11 July 2013; EuGH C-461/13).

The decision by the European Court of Justice is of primary importance for the proceedings concerning the deepening of the River Elbe because the questions raised in the submission also need to be addressed here. The importance for decision-making purposes of the questions submitted has not been eliminated due to the 1st supplementary rulings of 1 October 2013. In the supplementary rulings, the defendants augmented the planning permission orders of 23 April 2012 to include the admission of a precautionary exception from the resource management objectives for the bodies of water concerned. The "auxiliary study" considered is not sustainable, however. To this end, the criteria applied to the evaluation of the assumed deteriorations in the water conditions would have had to be defined in the supplementary order and their specially documented content and meaning would have had to be presented in a readily understandable form. This did not occur to an adequate degree.

Following the five-day hearing in July 2014, at which the expert opinion of the Federal Waterways Engineering and Research Institute on the impacts of the project on tidal levels, flow velocities and sedimentation rates, the transportation requirements and studies of alternatives as well as the impact on protected species of fauna and flora (e.g. Elbe water dropwort, red herring, houting, Afro-Siberian knot) was discussed, the Senate also dealt with the remaining contentious issues raised. According to its preliminary assessment, while the planning permission orders exhibit various deficiencies with regard to the FFH and environmental impact assessment, these deficiencies can be remedied and do not lead individually or in toto to a suspension of the planning permission notices.

For a final decision by the Senate, therefore, the ruling of the European Court of Justice in legal matter C-461/13 will need to be awaited. The hearing before the European Court of Justice already took place on 8 July 2014, and a ruling is expected to be handed down in the spring of 2015.

BVerwG 7 A 14.12 – ruling of 2 October 2014
Source: BVerwG 7 A 14.12 (www.bverwg.de)

Foto: Florian Jaenicke

Olaf Scholz

Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz: „Die Flüsse sind die Lebensadern Europas. Entlang dieser Flüsse sind die Städte und Kulturlandschaften entstanden. Das Schicksal vieler Millionen Bürgerinnen und Bürger Europas wird von der Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie durch den EuGH abhängen."

Olaf Scholz, Mayor of Hamburg: "Rivers are Europe's vital lines of communication, lifelines in a way. Cities and cultural landscapes had their origins along the banks of these rivers. The fate of many millions of European citizens will depend on the interpretation of the European Water Framework Directive by the European Court of Justice."

Foto: HHM/Hettchen

Frank Horch

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch: „Der Hamburger Hafen hat eine herausragende Bedeutung für die Wirtschaft nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Mittel- und Osteuropa. Gemeinsam mit anderen europäischen Hafenstädten schauen wir nun gemeinsam auf die Entscheidung in Luxemburg.
Das Gericht hat klar gesagt, dass die Fahrrinnenanpassung wirtschaftlich geboten ist. Wir sind weiterhin zuversichtlich, dass das Gericht in unserem Sinne entscheidet."

Hamburg Senator for Economic Affairs Frank Horch: "The Port of Hamburg is of outstanding significance for the economy not only of Germany, but also for the economies throughout Central and Eastern Europe. Together with other European port cities, we now jointly await the ruling from Luxembourg. The court has clearly indicated that the fairway adjustment is an economic necessity. We remain confident that the court will hand down a ruling that will be in our best interests."

Foto: Handelskammer/Maack

Fritz Horst Melsheimer

Fritz Horst Melsheimer, Präses der Handelskammer Hamburg: „Die Hamburger Wirtschaft begrüßt, dass das Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich den Bestand der Planfeststellungsbeschlüsse bestätigt hat, bedauert aber die weitere zeitliche Verzögerung durch die notwendige Beseitigung von Mängeln und das Warten auf die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs im Weser-Verfahren. Es geht voran, aber leider langsamer als erwartet – und dies nach einem bereits zwölfjährigen Verfahren. Die wirtschaftliche Notwendigkeit des wichtigsten Infrastrukturprojektes für Wirtschaft und Arbeit in der Metropolregion Hamburg ist unbestritten, die Planung wurde vor über einem Jahr durch einen Fachbeitrag zur europäischen Wasserrahmenrichtlinie ergänzt. Ich hoffe, dass die Aussetzung des Verfahrens bis zu einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs im Weser-Verfahren genutzt werden kann, um in dieser Zeit die erforderliche Nachbesserung des Planfeststellungsbeschlusses vorzunehmen."

Fritz Horst Melsheimer, President of the Hamburg Chamber of Commerce: "The Hamburg business community welcomes the fact that the Federal Administrative Court confirmed the status of the planning permission notices but regrets the further delay on account of the necessary elimination of deficiencies and the need to wait for the ruling to be handed down by the European Court of Justice in the Weser upgrade proceedings. We are making progress, but unfortunately more slowly than expected – on top of proceedings that have already been under way for twelve years now. The economic necessity of the most important infrastructure project for the business community and labour in the metropolitan region of Hamburg is undisputed, the planning activities were augmented over a year ago by a specialist article on the European Water Framework Directive. I hope this suspension of the proceedings can be used until a ruling is handed down by the European Court of Justice in the Weser case so that the necessary subsequent improvements to the planning permission notice can be made."

Foto: UVHH

Gunther Bonz

Gunther Bonz, Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V.: „Mit der verkündeten Entscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht die Planfeststellungsbeschlüsse nicht aufgehoben. Die in einzelnen Bereichen nach Auffassung des Gerichtes bestehenden Mängel sind danach behebbar. Die Entscheidung des Gerichts, das Verfahren auszusetzen, bis der Europäische Gerichtshof voraussichtlich im Frühjahr 2015 eine Grundsatzentscheidung zur Auslegung der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) getroffen hat, ist offenkundig unumgänglich. Dies ist ein deutlicher Beleg dafür, dass das Planungsrecht auch auf europäischer Ebene zu komplex und handwerklich unsauber ausgestaltet ist. Der zeitnahe Ausbau auch europäisch wichtiger Infrastrukturvorhaben leidet darunter. Der Europäische Gerichtshof hat sich bereits im Rahmen des Verfahrens zum Aus-

bau von Unter- und Außenweser mit den die Wasserrahmenrichtlinie betreffenden Fragen befasst und eine Entscheidung für Frühjahr 2015 angekündigt."

Gunther Bonz, President of the Association of Hamburg Port Operators: "With the ruling announced, the Federal Administrative Court did not suspend the planning permission resolutions. The individual deficiencies identified in individual areas are capable of being remedied in the opinion of the court. The ruling of the court to suspend the proceedings until the European Court of Justice hands down a fundamental decision on the interpretation of the EU Water Framework Directive (expected in the spring of 2015) evidently is unavoidable. This is a clear indication that planning law is too complex and poorly formulated even at a European level. This makes it impossible to carry out infrastructure projects that are also of key importance to Europe as a whole. The European Court of Justice already dealt with the questions concerning the Water Framework Directive in the course of the hearings on the deepening of the Lower and Outer Weser River and announced that a ruling would be handed down in the spring of 2015."

Christian Koopmann, Vorsitzender des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler e.V.: „Mit der Entscheidung geht die Hängepartie, in der sich die Hafenkunden seit Jahren befinden, in die nächste Runde – mit ungewissem Ausgang. Dabei brauchen die Reedereien und Agenturen endlich die notwendige Planungssicherheit." Der Verband hatte in der Vergangenheit wiederholt darauf hingewiesen, dass der Ausbau von Wasserstraßen und Hinterlandanbindungen ein echtes Marktbedürfnis ist und Verzögerungen die Anstrengungen der Makler und Agenten, Verkehre nach Hamburg zu lenken, zunichtemachen. „Leider geht von der heutigen Entscheidung in erster Linie das Signal an die überwiegend ausländische Hafenkundschaft aus, dass infrastrukturelle Großprojekte in Deutschland nur sehr schwer realisierbar sind. Das wird in den Unternehmenszentralen auf der ganzen Welt sehr genau wahrgenommen. Man kann nur hoffen, dass der Luxemburger Gerichtshof nun zügig arbeitet, um die bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Hafenstandorte an der Elbe und Weser schnellstmöglich zu beheben."

Foto: ZVDS

Christian Koopmann

Christian Koopmann, Chairman of the Central Association of German Ship Brokers: "With the decision, the stalemate in which the port's customers have been for years now will be going into the next round – with an uncertain outcome. After all, the shipping companies and agencies finally need the necessary planning certainty they deserve." In the past, the Association had repeatedly pointed out that the upgrade of waterways and hinterland links is a genuine market requirement and that delays were foiling the efforts of brokers and agents to attract traffic volumes to Hamburg. Unfortunately, the signal of today's decision to the largely predominantly foreign port clientele primarily is that large-scale infrastructure projects are extremely difficult to realise in Germany. This is receiving meticulous attention in the corporate headquarters across the globe. One can only hope that the European Court of Justice in Luxembourg will now proceed with some urgency to eliminate the existing competitive drawbacks of the German port locations at the Elbe and Weser Rivers as soon as possible."

Klaus-Dieter Peters, Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG: „Wir bedauern die weitere Verzögerung der dringend notwendigen Fahrrinnenanpassung der Elbe, die durch den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts eintritt. Erfreulich ist dagegen, dass das Gericht keine Mängel in den Planfeststellungsbeschlüssen erkannt hat, die zu einer Aufhebung der Beschlüsse führen könnten. Wir schauen nun mit großer Erwartung auf die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs in Luxemburg zur Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie und hoffen weiterhin sehr, dass es zu einem baldigen Baubeginn kommt. Unabhängig von der Entscheidung des Gerichts werden wir unsere Anstrengungen konsequent weiter verfolgen, die Abfertigungseffizienz an unseren Anlagen noch weiter zu steigern. Die HHLA wird zudem ihre Intermodal-Strategie fortführen, mit der sie die Seehäfen und das europäische Hinterland durch ökonomisch wie ökologisch vorbildliche logistische Ketten verknüpft."

Foto: HHLA

Klaus-Dieter Peters

Klaus-Dieter Peters, Chairman of the Management Board of HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG: "We regret the further delay in the urgently necessary fairway adjustment to the Elbe River that has been caused by the decision of the Federal Administrative Court. In contrast, it is encouraging to note that the court did not identify any deficiencies in the planning permission resolutions that might lead to these being revoked. We are now waiting with great expectations for the decision by the European Court of Justice in Luxembourg on the interpretation of the Water Framework Directive and continue to hope very strongly that construction work can commence soon. Irrespective of the ruling handed down by the court, we will consistently continue our efforts to enhance the level of handling efficiency in our port facilities even further. In addition, the HHLA will continue its intermodal strategy with which it connects the seaports and the European hinterland through exemplary logistical chains both in economic and ecological terms.

Foto: HHM/Hasenpusch

Foto: HHLA

1 Neue Abwasseraufbereitungsanlage am Container Terminal Burchardkai

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat an ihrem Container Terminal Burchardkai eine Abwasseraufbereitungsanlage in Betrieb genommen. Die HHLA setzt damit ihre Strategie fort, so umweltfreundlich wie möglich zu produzieren. Klaus-Dieter Peters, Vorstandsvorsitzender der HHLA, erläutert: „Mit der Inbetriebnahme der Abwasseraufbereitungsanlage haben wir die Menge der gefährlichen Abfälle, die bei der Produktion anfallen, um mehr als 50 Prozent reduziert. Gerade in einem innenstadtnah gelegenen Hafen wie dem Hamburger ist umweltfreundliches Handeln aller Beteiligten unverzichtbar.“ Die Abwasseraufbereitungsanlage am Container Terminal Burchardkai ist die zweite dieser Art, die die HHLA betreibt. Eine weitere reduziert die Abwassermenge am Container Terminal Tollerort. Beide trennen Öl und andere Flüssigkeiten, die bei der Reinigung von Van-Carriern entstehen, chemisch-physikalisch vom Wasser. Während die Restflüssigkeit in Fachbetrieben entsorgt wird, wird das gesäuberte Wasser gesammelt und anschließend erneut für die Reinigung der Van-Carrier verwendet. Dadurch wird rund 90 Prozent der Frischwassermenge eingespart.

1 New waste water treatment plant at the Container Terminal Burchardkai

The company Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) has commissioned a waste water treatment plant at its Container Terminal Burchardkai. This represents a further step in HHLA's strategy to make its operations as environmentally friendly as possible. Klaus-Dieter Peters, the CEO of HHLA, explained: “With the commissioning of the waste water treatment plant, we have been able to reduce the volume of hazardous waste resulting from production by more than 50 per cent. Especially at a port located in close proximity to the inner city, as here in Hamburg, it is essential that all stakeholders operate in an environmentally friendly manner.” The waste water treatment plant at the Container Terminal Burchardkai is the second of its type operated by HHLA. A similar plant already reduces the volume of waste water at the Container Terminal Altenwerder. Both plants separate oil and other liquids resulting from the cleaning of van carriers from the waste water using a chemical-physical process. While the residual liquids are disposed of by waste disposal specialists, the treated water is collected and recycled for the cleaning of the van carriers. This results in a saving of about 90 per cent of potable water.

2 HPA hebt neue Peutebahnbrücke ein

Im Rahmen des Neubaus der Peutebahnbrücke hat die Hamburg Port Authority (HPA) Ende September den Stahlüberbau an der Veddeler Straße erfolgreich eingehoben. Das rund 34 Meter lange und über 100 Tonnen schwere Brückenteil wurde mit einem mobilen 800 Tonnenkran eingehoben. Die Eisenbahnüberführung an der Veddeler Straße verbindet das Hafengebiet Peute mit dem Schienennetz der Deutschen Bahn. Täglich wird der Bereich von rund zehn Zügen passiert. Der Neubau wurde notwendig, um auch in Zukunft einen sicheren

Foto: HPA

Bahnbetrieb zu gewährleisten. Die Restarbeiten des Neubaus, die anschließende Erneuerung eines größeren Gleisabschnittes sowie der Rückbau der alten Brücke werden voraussichtlich bis Jahresende abgeschlossen.

2 HPA lifts new Peute railway bridge into place

As part of the construction of the new Peute railway bridge, the Hamburg Port Authority (HPA) successfully lifted the steel superstructure at Veddeler Straße into position at the end of September. A mobile crane with a lifting capacity of 800 tons hoisted the 34-metre long bridge element weighing over 100 tons into place. The railway overpass at Veddeler Straße connects the port precinct of Peute to the railway network of Deutsche Bahn. An average of ten trains pass through the area every day. Construction of the new bridge had become necessary to ensure the safety of rail operations in the future. The remaining construction works, the subsequent refurbishment of a large section of track and the dismantling of the old bridge are expected to be completed by the end of the year.

3 EU fördert Ausbau der Schienenstrecke zwischen Hoyerswerda und deutsch-polnischer Grenze

Eine gute Nachricht für den deutsch-polnischen Güterverkehr: „Die Europäische Kommission fördert den Ausbau der Schienenstrecke zwischen Hoyerswerda und der deutsch-polnischen Grenze mit rund 22 Millionen Euro“, erklärt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt.

Die Eisenbahnstrecke Hoyerswerda - Horka - Grenze D/PL wird vorrangig für den Güterverkehr zweigleisig ausgebaut, elektrifiziert und mit moderner Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet. Dobrindt: „Die Strecke ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Sie verbindet die Nordseehäfen Bremen, Hamburg und Rotterdam mit dem südpolnischen Raum. Mit dem Ausbau der Strecke wird der Gütertransport effizienter, sicherer und wirtschaftlicher." Die Höhe der Investitionen des Bundes betragen insgesamt rund 420 Millionen Euro. Die genehmigten Mittel sind Bestandteil des Bundesprogramms, mit dem Verkehrsinfrastrukturprojekte zur Förderung durch den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) angemeldet werden. Der durchgehende zweigleisige Ausbau der Strecke einschließlich Elektrifizierung wird voraussichtlich im Herbst 2017 fertiggestellt sein.

3 EU backs upgrade of rail link between Hoyerswerda and the German-Polish border

Foto: Henning Schacht

Alexander Dobrindt

There is good news for German-Polish freight traffic: “The European Commission is supporting the upgrade of the rail line between Hoyerswerda and the border between Germany and Poland to the tune of around 22 million euros,” said the Federal Minister for Transport Alexander Dobrindt. The railway line Hoyerswerda - Horka - border Germany/Poland will be upgraded to two tracks, electrified and fitted with modern control and safety equipment as a matter of priority. Dobrindt: “The line forms part of the trans-European network of transport routes. It links the North Sea ports of Bremen, Hamburg and Rotterdam with the region of southern Poland. Thanks to the upgrading of the line, freight transport will become more efficient, safer and more economical.” To total amount invested by the federal government will be around 420 million euros. The approved funds are part of the federal programme used to register transport infrastructure projects for subsidisation by the European Fund for Regional Development (EFRE). The upgrade to dual tracks along the entire route and including electrification is expected to be completed by the autumn of 2017.

NYK LINE
NIPPON YUSEN KAISHA

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

Foto: RENDSBURG PORT

4 Spezial-Verladung von Hämmern für Offshore-Pfahlgründungen am RENDSBURG PORT

Im Schwerlasthafen in Osterrönfeld, im RENDSBURG PORT, wurden insgesamt vier Hämmer verladen, die für Unterwasser-Rammungen bei einem Offshore-Projekt vor der afrikanischen Küste eingesetzt werden sollen. Produziert von der Firma MENCK in Kaltenkirchen, wurden die Hämmer zerlegt per Lkw nach Rendsburg geliefert. Neben den Hämmern werden zusätzlich eine Winch mit einem Gewicht von 50 Tonnen verladen sowie eine Ersatztrommel, Spezialtraversen, Anschlagmittel und Container mit dazugehöriger Ausrüstung für den Einsatz auf offener See. Die Unterwasserrammhämmer haben Einzelgewichte zwischen 83 und über 130 Tonnen. Für den Straßentransport wurden zwei Hämmer in jeweils drei Segmenten transportiert. Ihre Montage erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen den Mitarbeitern des RENDSBURG PORT und der Firma MENCK auf den Flächen des Schwerlasthafens.

RENDSBURG PORT fertigt das 100. Schiff in 2014 ab

Jubiläum im Schwerlasthafen in Osterrönfeld: Der RENDSBURG PORT hat am 20. Oktober bereits das 100. Schiff in diesem Jahr beladen. Insbesondere im zweiten Halbjahr verzeichnet der Hafen eine starke Zunahme von Schiffsanläufen und damit einhergehend einen hohen Zuwachs im Handling von Stückgütern und Projektladung. Die „Alasco“ wurde in Rendsburg mit 35 Einzelsegmenten mit einem Gesamtgewicht von 1.058 Tonnen beladen. Hergestellt wurden die Betonteile in der neu am Hafen angesiedelten Produktionsanlage von der Firmengruppe Max Bögl.

4 Special consignment of hammers for offshore pile driving operation at RENDSBURG PORT

At the heavy-cargo port in Osterrönfeld, at RENDSBURG PORT, a total of four hammers are being loaded. They will be used in underwater piledriving operations at an offshore project off the coast of Africa. Manufactured by the company MENCK in Kaltenkirchen, the hammers were dismantled and brought to Rendsburg by truck. In addition to the hammers, there is also a winch weighing 50 tons, along with a spare drum, special trusses, lifting gear and containers filled with ancillary equipment for the deployment in deep water. The underwater piledriver hammers have individual weights ranging from 83 to more than 130 tons. For the transport by road, two hammers were dismantled into three segments each. Reassembly was carried out at the heavy-cargo port in close cooperation between employees of RENDSBURG PORT and the company MENCK.

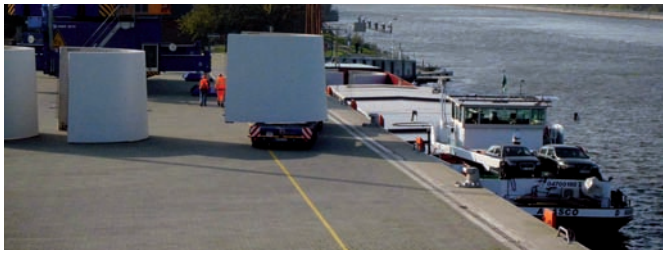


Foto: RENDSBURG PORT

RENDSBURG PORT clears 100th ship for 2014

Celebration at the heavy-cargo port in Osterrönfeld: On 20 October, RENDSBURG PORT already handled the 100th ship this year. Especially in the second half of the year, the port recorded a strong increase in the number of ship arrivals, and hence dynamic growth in the handling of general and project cargo. The "Alasco" docked at Rendsburg to be loaded with 35 individual construction segments with a combined weight of 1,058 tons. The concrete segments were manufactured at the plant owned by the Max Bögl group of companies, which was newly established at the port.

5 IMPERIAL Baris eröffnet neue Linien auf Elbe und Rhein

Seit September können Hersteller und Versender schwerer, überdimensionaler Maschinen und Anlagen ihre Schwergutladung über ausgewählte Terminals und Hafenanlagen

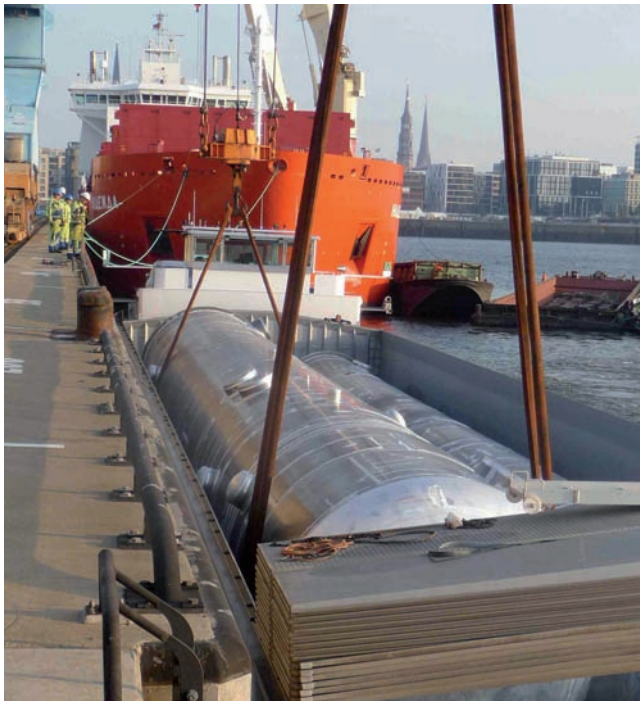


Foto: IMPERIAL Baris

an Rhein und Elbe disponieren. Binnenschiffe der neuen Linien „Rhein-Hamburg-Linie“ und „Elbe-Shuttle-Service“ bringen die Ladung in den Hafen Hamburg. Betreiber der neuen Linien ist der Schwergutspezialist IMPERIAL Baris GmbH, ein Tochterunternehmen der IMPERIAL Shipping Group. Mit der neuen Transportalternative reagiert IMPERIAL Baris auf ein wachsendes Problem der Versender aus dem Großanlagen- und Maschinenbau: Zunehmend behindern reparaturbedürftige Fernstraßen und abgelastete Brücken den Transport von Schwergütern auf den Trassen zum Hafen Hamburg. Daraus resultierende Umwege verkomplizieren und verlängern den Schwerguttransport und sorgen für aufwendige polizeiliche und zivile Begleitfahrten sowie zusätzliche bürokratische Genehmigungsverfahren.

5 IMPERIAL Baris launches new services on Elbe and Rhine

Since September, manufacturers and shippers of heavy or oversized machinery and equipment have the option to dispatch their heavy cargo via selected terminals and port facilities along the Rhine and the Elbe. Inland-waterways vessels operating as part of the newly launched "Rhine-Hamburg-Line" and "Elbe-Shuttle-Service" then carry the freight to the Port of Hamburg. The company operating the new services is the heavy-freight specialist IMPERIAL Baris GmbH, a subsidiary of the IMPERIAL Shipping Group. With this new transport option, IMPERIAL Baris is reacting to a growing problem facing shippers of large-scale plant and machinery: increasingly motorways in need of repair and downgraded bridges hamper transportation to the Port of Hamburg using these routes. The resulting detours not only make the distances travelled to move heavy freight longer, they also make the process more complicated, involving costly escorts by police and civilian vehicles as well as requiring additional bureaucratic approval processes.

GRIMALDI GROUP

GRIMALDI Germany GmbH

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

KÜTER & STAECK
CREATIVEPOOL
Zeitschriften · Handling · Produktion · Anzeigenverwaltung

AUS EINER FLUT…

… **VON TÄGLICHEN INFORMATIONEN** genau die auszuwählen, die Ihre Kunden unbedingt erhalten sollen, das ist effektive Kommunikation. Und das geht am besten mit einem regelmäßig erscheinenden Medium – z. B. einer Zeitschrift. Immer aktuell, vielseitig und oft schon sehnlichst 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

6 Wallmann & Co. erhöht durch einen neuen Liebherr-Hafenmobilkran seine Kranlastkapazität auf 406 Tonnen

Das Hamburger Hafenumschlagunternehmen Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG) hat seine Krankapazität durch einen neuen Hafenmobilkran vom Kranhersteller Liebherr erweitert. Es ist bereits der zweite LHM 600-Hafenmobilkran, der auf dem Multi-Purpose-Terminal am Reiherstieg in Hamburg-Wilhelmsburg in Betrieb genommen wird. Im Tandembetrieb können diese beiden Mobilkräne jetzt Schwergut von bis zu 406 Tonnen bewegen. Auf keinem anderen Terminal in einem deutschen Seehafen können derart schwere Lasten verladen werden. Den neuen 590 Tonnen schweren Hafenmobilkran mit einer Turmhöhe von 38 Metern nahm Wallmann am 24. Oktober 2014 in Empfang. Der Ausleger kann auf eine maximale Höhe von 80 Metern aufgestellt werden und hat in dieser Position bei einer Verladung am Seil eine maximale Hebelast von 208 Tonnen. Die Auslegerlänge von 58 Metern ist für die Abfertigung von Super Post-Panamax Schiffen geeignet. Insgesamt verfügt Wallmann & Co. über sieben Kräne für den Umschlag von konventionellem Stückgut. Hans-Dieter Wilde, geschäftsführender Gesellschafter von Wallmann & Co.: „Mit dem neuen Hafenmobilkran von Liebherr haben wir unsere Leistungsfähigkeit weiter erhöht. Das ist nicht nur gut für uns und unsere Kunden, sondern stärkt auch den Standort Hamburg und macht ihn für import- und exportierende Unternehmen aus dem Hinterland attraktiver. Die Terminals sind inzwischen wasserseitig hoch gerüstet. Jetzt müssen aber auch schnellstens die Versäumnisse bezüglich der Infrastruktur – vorrangig auf den Hauptrouten – behoben werden. Insbesondere die entsprechenden abgelasteten Brückenbauwerke müssen instandgesetzt werden, damit die deutschen Seehäfen auch für Großraum- und Schwertransporte erreichbar bleiben."

Foto: Liebherr

Kranverladung in Rostock: Bereits am 20. Oktober war der Kran im Rostocker Hafen auf einen Ponton der Bugsier-, Reederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH & Co. KG übergesetzt./Loading of the crane in Rostock: As early as 20 October the crane was transferred onto a pontoon of the company Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH & Co. KG at the Port of Rostock.

Foto: HHM/Jahnke

Liebherr-Hafenmobilkran im NOK: Zwei Tage später startete der Transport von Rostock durch den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) nach Hamburg. Der Bugsier-Schlepper „Arion" bewältigte die Strecke auf der Ostsee durch die beiden NOK-Schleusen in Kiel-Holtenau und Bunsbüttel sowie die Passage elbaufwärts in 36 Stunden./Liebherr mobile harbour crane in the Kiel Canal: two days later, the transport from Rostock through the Kiel Canal to Hamburg was under way. The pusher tug "Arionâ" covered the route across the Baltic Sea, through the two chamber locks on the Kiel Canal at Kiel-Holtenau and Brunsbüttel and then up the Elbe in 36 hours.

6 Wallmann & Co. boosts crane lifting capacity to 406 tons with a new Liebherr mobile harbour crane

The Hamburg-based cargo-handling company Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG) has increased the total lifting capacity with a new mobile harbour crane made by the crane manufacturer Liebherr. It is already the second LHM 600 mobile harbour crane to be deployed on the multi-purpose terminal at the Reiherstieg in Hamburg-Wilhelmsburg. Operated in tandem, these two mobile cranes will now be able to lift heavy cargo items weighing up to 406 tons. The Wallmann terminal in Hamburg is the only terminal in any seaport in Germany capable of handling loads of such magnitude. Wallmann took delivery of its new mobile harbour crane weighing in at 590 tons and with a tower height of 38 metres on 24 October 2014. The boom can be raised to a height of 80 metres, and at that height it has a maximum lifting capacity on the rope of 208 tons. The boom length of 58 metres makes the crane suitable for working on Super Post-Panamax vessels. Wallmann & Co. has a total of seven cranes for handling conventional general cargo. Hans-Dieter Wilde, Managing Shareholder of Wallmann & Co.: "With the new mobile harbour crane from Liebherr, we have boosted our capacities further. That is not only good for ourselves and for our customers, it also strengthens Hamburg's reputation as a port location, because it makes Hamburg even more attractive for importing and exporting businesses based in the hinterland. The terminals are now very well geared up

Foto: HHM/Hasenpusch

Kran in Hamburg: In den Morgenstunden des 24. Oktober wurde der Kran dann in Hamburg entlascht und setzte am Nachmittag auf die Kaimauer des Wallmann-Terminals über./The crane in Hamburg: In the early hours of 24 October, the crane was unlashed in Hamburg, and in the afternoon it was transferred onto the quay wall at the Wallmann terminal.

for handling operations on the waterside. What is urgently required now is that failures and omissions of the past regarding the infrastructure – especially on the main routes – are remedied as soon as possible. In particular, the relevant downgraded bridges need to be refurbished, so that German seaports remain accessible for oversized and heavy transports as well."

7 TX Logistik wächst bei Abfalltransporten auf der Schiene

Seit zwölf Jahren transportiert die TX Logistik AG erfolgreich Abfälle auf der Schiene. „Wir sind stolz, dass wir nun erneut das Audit zum Entsorgungsfachbetrieb bestanden haben", sagt Frank Lehner, Vorstand Vertrieb und Marketing. Damit ist TX Logistik (TXL) eines der wenigen Unternehmen, die als Güterbahnunternehmen zertifiziert sind. Bisher wurden die Abfälle im Wesentlichen mit Ganzzügen transportiert, aktuell entwickelt TXL auch Konzepte für den Transport mit Einzelwagen und im Kombinierten Verkehr.

Foto: TX Logistik

7 TX Logistik records growth moving waste by rail

For twelve years the company TX Logistik AG has successfully been transporting waste by rail. "We are proud of the fact that we again passed the audit as a waste disposal specialist," said Frank Lehner, member of the Executive Board responsible for Distribution and Marketing. TX Logistik (TXL) is one of only a small number of companies with freight rail operator certification. Until now waste has only been transported using block trains, but TXL is currently developing concepts for moving waste in single wagons and in combined traffic.

8 125 Baumaschinen der GP Günter Papenburg AG via Hafen Hamburg nach Ghana

DHL Global Forwarding, der Luft- und Seefrachtspezialist von Deutsche Post DHL, hat für das familiengeführte Bauunternehmen GP Günter Papenburg AG aus Halle ein Seefracht-Großprojekt von Deutschland nach Ghana erfolgreich abgewickelt. 125 Baumaschinen und -geräte, darunter 15 Planierraupen, 20 Radlader, 10 Bagger, 60 Motorgrader und 20 Kipper mit diversen Ersatzteilen wurden von Nordhausen zunächst in den Hamburger Hafen transportiert und von dort nach Ghana geliefert. In einem Zeitraum von drei Monaten und in fünf Teillieferungen wurde ein Gesamtvolumen von 1.596 Tonnen bewegt. Weitere 30 Baumaschinen werden im letzten Quartal dieses Jahres in Hamburg verladen. Der Vertrag zwischen Papenburg und DHL umfasste das komplette Projektmanagement, den Umschlag der unverpackten Baumaschinen und -geräte im Seehafen Hamburg, die Seefrachtabwicklung per RoRo-Schiffen nach Tema, Ghana, sowie die Versicherung der hochwertigen Ware. Der Seetransport ab UNIKAI Terminal Hamburg erfolgte auf Spezialschiffen der Reederei Grimaldi. Die im Central Express Service von Grimaldi eingesetzten ConRo-Schiffe bieten ab Hamburg alle fünf Tage eine Abfahrt nach Ghana und Nigeria an und können gleichzeitig Containerladung und über große Rampen auch rollende Ladung auf eigener Achse oder auf Trailern transportieren. Nach einer 20-tägigen Seereise und sicherer Ankunft im afrikanischen Seehafen Tema übernahm das ghanaische Ministry of Local Government and Rural Development die weitere Verteilung der Baumaschinen.

8 125 pieces of construction machinery from GP Günter Papenburg AG go to Ghana via the Port of Hamburg

DHL Global Forwarding, the air and sea-freight specialist of Deutsche Post DHL, successfully carried out a large-scale sea-freight project on behalf of the family-owned and operated construction company GP Günter Papenburg AG, Halle, involving shipping from Germany to Ghana. 125 pieces of construction machinery and equipment, including 15 bulldozers, 20 wheel loaders, 10 excavators, 60 motor graders and 20 dump trucks, plus a range of spare parts were first transported from Nordhausen to the Port of Hamburg, and from there to Ghana. Over a period of three months, a total of 1,596 tons was moved in five partial consignments. A further 30 pieces of construction equipment will be shipped via Hamburg in the final quarter of this year. The contract between Papenburg and DHL covers the entire project management, the handling of the unpacked construction machinery and equipment at the seaport of Hamburg, the shipping of the sea-freight by RoRo vessels to Tema, in Ghana, and insurance for the precious cargo. Transportation by sea from the UNIKAI Terminal Hamburg was on special ships owned by the Grimaldi

Foto: Papenburg

shipping company. The ConRo ships deployed on Grimaldi's Central Express Service offer departures from Hamburg to Ghana and Nigeria every five days, and they can also carry containerised cargo. The large ramps can even accommodate rolling cargo on its own wheels or on trailers. After a sea journey of 20 days and a safe arrival at the African seaport of Tema, Ghana's Ministry of Local Government and Rural Development handled the further distribution of the construction machinery and equipment.

9 Kieler Seehafen investiert in die Hinterlandanbindung auf der Schiene

In Kiel ist im September ein neuer Portalkran für das Kombiterminal am Schwedenkai eingetroffen. Erfolgte der Umschlag Schiene/Schiff bisher mittels zweier Reach Stacker, so wird die Beladung der Züge künftig vom Portalkran übernommen. Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: „Mit dem neuen Portalkran leisten wir unseren Beitrag, um noch mehr Gütertransporte auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene zu verlagern.“ Die Inbetriebnahme des Kranes ist für Ende des Jahres vorgesehen, wenn Endausrüstung, Tests und Abnahme erfolgt sind.

Foto: SEEHAFEN KIEL

9 Seaport of Kiel invests in rail link to the hinterland

A new gantry crane for the intermodal terminal at the Schwedenkai arrived in Kiel in September. Where as rail/ship transfers previously involved the use of two reach stackers, loading of ships will in future be handled by the gantry crane. Dr. Dirk Claus, Managing Director of SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: “With the new gantry crane, we are contributing to shift even more freight onto the environmentally friendly carrier rail.” Commissioning of the new crane is scheduled for the end of the year, once all the equipment has been fitted and testing and acceptance have been completed.

PERSONALIEN *** PERSONNELL NEWS *** PERSONALIEN *** PERSONNELL NEWS

Wechsel in der Unternehmenskommunikation

Foto: HHLA

Torsten Engelhardt

Torsten Engelhardt, 52, übernimmt seit dem 1. Oktober 2014 die Leitung der Unternehmenskommunikation der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Er berichtet direkt an den HHLA-Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Peters. Engelhardt löste damit Florian Marten, 59, ab. Marten baute diesen Bereich vor zehn Jahren auf und verließ das Unternehmen, um sich freiberuflich eigenen Projekten zu widmen. Engelhardt arbeitete 14 Jahre lang als geschäftsführender Gesellschafter und Inhaber von Kommunikationsagenturen – zuletzt gründete und führte er die Hamburger Kommunikationsagentur „TOE-KOM". Zuvor war Engelhardt als Redakteur und Reporter unter anderem bei GEO, VOX, RTL, Die Woche und der Financial Times Deutschland tätig.

Change in Corporate Communications

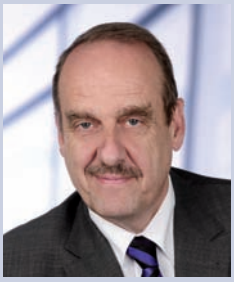
Torsten Engelhardt, 52, has been heading Corporate Communications at Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) since 1 October 2014. He reports directly to HHLA CEO Klaus-Dieter Peters. Engelhardt replaces Florian Marten, 59. Marten set up this division ten years ago, and he has now left the company in order to focus on his projects on a freelance basis. Engelhardt spent 14 years working as a Managing Shareholder and owner of communications agencies – most recently establishing and managing the Hamburg-based communications agency "TOE-KOM". Previously Engelhardt was editor and reporter for a range of publications, including GEO, VOX, RTL, Die Woche and the Financial Times Deutschland.

Neues Führungsteam bei Wallmann & Co. – Hubertus Ritzke zum alleinvertretungsberechtigten Geschäftsführer ernannt

Der Hamburger Umschlag- und Lagerbetrieb Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG) hat zum 1. Oktober 2014 Hubertus Ritzke zum alleinvertretungsberechtigten Geschäftsführer des Unternehmens ernannt. Der ehemalige langjährige Geschäftsführer des Unternehmensverbands Hafen Hamburg ist bereits seit Februar dieses Jahres für Wallmann tätig. Ritzke, der über sehr gute Branchen- und Fachkenntnisse verfügt, wird zukünftig den Betrieb verantwortlich führen, zunächst weiterhin unterstützt von dem geschäftsführenden Gesellschafter Hans-Dieter Wilde. „Mit Einvernehmen meiner Partner werde ich mich als Mitgesellschafter sukzessive von der Front des aktiven Geschäfts zurückziehen. Bei einer Reihe von Aufgaben werde ich Hubertus Ritzke aber weiterhin entlasten", so Wilde. Ebenfalls zum 1. Oktober 2014 wurde Gerd Schüler zum Einzelprokuristen von Wallmann & Co. bestellt. Dieser trat bereits 1970 bei Wallmann seine Ausbildung zum Speditionskaufmann an und übernahm 1999 die kaufmännische Betriebsleitung.

Foto: HHM

New management team at Wallmann & Co. – Hubertus Ritzke appointed Managing Director with sole representative authority



Fotos: Wallmann

Hubertus Ritzke

Gerd Schüler

Effective 1 October 2014, the Hamburg-based cargo-handling and warehouse operator Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG) appointed Hubertus Ritzke as the company's Managing Director with sole representative authority. Having previously held the position of Managing Director of the Industry Association of the Port of Hamburg for many years, he has already been working for Wallmann since February of this year. With his excellent knowledge of the industry and his professional expertise, Ritzke will be responsible for running the operation in the future, initially with the support of the Managing Shareholder Hans-Dieter Wilde. "With the approval of my partners, I will gradually withdraw from the active business side as a managing partner. However, I will continue to support Hubertus Ritzke in a range of tasks," said Wilde. Also effective 1 October 2014, Gerd Schüler was appointed sole authorised officer of Wallmann & Co. Gerd Schüler had joined Wallmann as far back as 1970 as an apprentice forwarding agent, and he took over the company's commercial management in 1999.

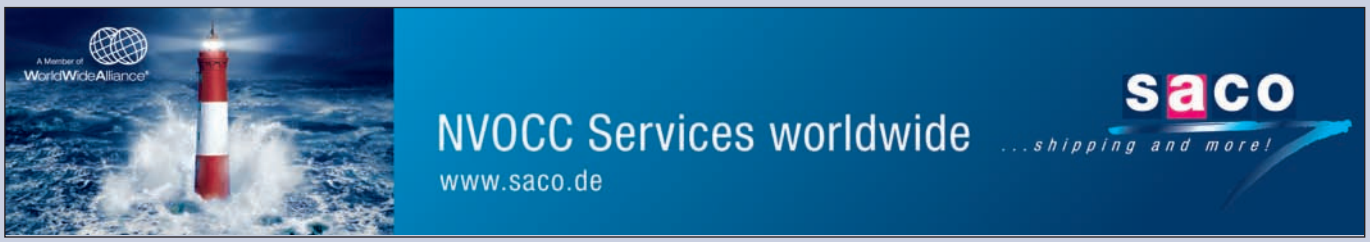


Foto: ChemCoast Park

10 Unternehmen im ChemCoast Park drängen auf Ausbau und Ertüchtigung der Infrastruktur-anbindung

Die Unternehmen des ChemCoast Parks Brunsbüttel luden Ende Oktober zum 25. Brunsbütteler Industriegespräch (BIG) ein. Mit mehr als 120 Gästen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft fand die Jubiläumsveranstaltung auf der „MS Nordstern“ auf dem Nord-Ostsee-Kanal statt. Ehrengäste des Abends waren der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Enak Ferlemann, sowie der schleswig-holsteinische Wirtschafts- und Verkehrsminister Reinhard Meyer. Der ChemCoast Park Brunsbüttel ist mit einer Fläche von rund 2.000 Hektar das größte zusammenhängende Industriegebiet in Schleswig-Holstein. 4.000 direkte und ca. 12.500 indirekte Arbeitsplätze sind von dem Industrie- und Hafenstandort abhängig. Mit mehr als 11 Millionen Tonnen Umschlag von Gütern sind die Brunsbütteler Häfen der sechstgrößte Seehafenstandort der Bundesrepublik. „Auf allen Verkehrswegen, Straße, Schiene und auch Wasser, sowie im Energiebereich sind Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen dringend erforderlich. Eine funktionierende Infrastruktur ist erfolgsentscheidend nicht nur für heute, sondern insbesondere für die Zukunft“, erklärt Frank Schnabel, Sprecher der Werkleiterrunde des ChemCoast Parks. Konkret bedeutet dies, dass die Schienenanbindung des ChemCoast Parks nur eingleisig und nicht elektrifiziert ist. Der zweigleisige Ausbau inklusive Elektrifizierung der Bahnstrecke vom

RHENUS LOGISTICS

RHENUS MIDGARD HAMBURG GMBH

Die Rhenus-Gruppe ist ein weltweit operierendes Logistikunternehmen mit einem Umsatz von über 4,1 Mrd. Euro und mehr als 24.000 Beschäftigten.

Rhenus Midgard Hamburg ist Ihr Ansprechpartner für individuelle Seehafenlogistik. Wir leisten sämtliche Umschlags-, Lasch- und Stauarbeiten, sicher und zuverlässig. An unseren Hafenanlagen sorgen wir mit modernen Umschlagskapazitäten für die reibungslose Abfertigung von See- und Binnenschiffen sowie weiterer Verkehrsträger. Zudem bieten wir den GREENLINER für den ökologischen und effizienten Transport von Gütern über den Wasserweg innerhalb des Hamburger Hafens.

Rhenus Midgard Hamburg GmbH

- ☐ Massengut & massenhaftes Stückgut
- ☐ Container, Stückgut, Schwergut & Projektladung
- ☐ Spedition & Transportdienstleistungen
- ☐ Seemäßige Verpackung & Lagerlogistik
- ☐ Agentur

ALLROUNDER FÜR HAMBURG

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

Industriegebiet Brunsbüttel bis Wilster/Itzehoe ist dringend erforderlich, um den zukünftigen Entwicklungen, die eine konstante Steigerung der Gütermengen prognostizieren und weitere Ansiedlung ermöglichen, gewachsen zu sein. Auch der Güterbahnhof im ChemCoast Park bedarf einer Sanierung. Im ChemCoast Park ist zudem eine neue Streckenführung notwendig. Das Gleis der Deutschen Bahn führt zurzeit direkt durch das Werk der Total Bitumen Deutschland GmbH und stellt somit ein Sicherheitsrisiko in den Abläufen des Unternehmens dar. Eine Verlegung der Gleise um das Total-Werk herum ist daher unumgänglich.

10 Businesses at ChemCoast Park push for extension and upgrade of transport infrastructure

Businesses based at the ChemCoast Park Brunsbüttel issued invitations to the 25th Brunsbütteler Industriegespräch (industry round table). Over 120 guests representing the political establishment, public administration and business attended the anniversary event on board the vessel “MS Nordstern” on the Kiel Canal. Guests of honour for the evening were the Parliamentary State Secretary for the Federal Minister for Transport, Enak Ferlemann, and the Minister for Economic Affairs and Transport for the German federal state of Schleswig-Holstein, Reinhard Meyer. Covering an area of around 2,000 hectares, ChemCoast Park Brunsbüttel is the largest contiguous industrial area in Schleswig-Holstein. The industry and port location supports 4,000 jobs on site, and about 12.500 jobs indirectly. With more than 11 million tons of cargo handled, the Brunsbüttel ports represent the sixth-largest seaport location in the Federal Republic of Germany. “Measures to expand and improve the infrastructure are urgently needed for all modes of transportation, including roads, rail and also on the water, as well as in the energy sector. A properly functioning infrastructure is a decisive factor in achieving success – not only today, but also in the future,” said Frank Schnabel, the spokesman for “Werkleiterrunde”, the plant managers' round table, at the ChemCoastPark. Specifically, this means firstly that the rail siding to the ChemCoast Park is only single-track, and non-electrified. An upgrade to two tracks plus electrification of the rail line from the Brunsbüttel industrial area to Wilster/Itzehoe is an urgent requirement if the location is to cope with the projected trends, which predict steady growth in the volume of goods to be handled, and also be able to accommodate new businesses at the ChemCoast Park location. The rail freight depot at ChemCoast Park has been in need of refurbishment for years already. It will also be necessary to realign the railway track at ChemCoast Park. At present the track owned by Deutsche Bahn runs straight through the premises of the company Total Bitumen Deutschland GmbH, and this presents a safety risk for the company's operations. Re-laying the track around the Total plant will therefore be unavoidable.

Foto: SBO

11 Elbe-Container-Linie weiter auf Kurs

Die Binnenhäfen Magdeburg, Aken und die Hafengruppe der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) haben gemeinsam den Fortbestand der Elbe-Container-Linie (ECL) gesichert und führen den Liniendienst ohne Einschränkungen mit dem Partner Deutsche Binnenreederei AG (DBR) fort. Zusätzlich konnten weitere Partner aus der Binnenschifffahrt gewonnen werden, sodass mittlerweile drei Reedereien regelmäßig Container zwischen Riesa, Aken, Dessau-Roßlau, Magdeburg und Hamburg transportieren. Damit stehen der verladenden Wirtschaft ausreichend Kapazitäten zum Transport ihrer Güter per Binnenschiff zur Verfügung – als wirtschaftliche Alternative zum Transport per LKW und Bahn. Ziel ist es nunmehr, die Zusammenarbeit im Rahmen des Liniendienstes weiter auszubauen und gemeinsam an der Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe mitzuwirken, um langfristig die wirtschaftliche Nutzung der Elbe zu sichern.

11 Elbe-Container-Line still on course

The inland ports of Magdeburg, Aken and the company Hafengruppe der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) have resolved to jointly ensure the ongoing operation of the Elbe-Container-Line (ECL). The liner service will continue to operate without restrictions together with the partner Deutsche Binnenreederei AG (DBR). Additional partners in the inland-waterways shipping industry could also be persuaded to sign up, so that by now three shipping companies are carrying containers between Riesa, Aken, Dessau-Roßlau, Magdeburg and Hamburg on a regular basis. This means that sufficient capacities are available to shippers to transport their goods by inland waterway vessel – offering an economical alternative to transportation by road or rail. The goal now is to further expand the collaboration within the framework of the liner service and to work jointly towards the implementation of Elbe Master Plan in order to secure the future of commercial utilisation of the Elbe in the long term.

12 Starker Zuwachs im Intermodalverkehr über Lübeck

Am Terminal für Kombinierten Verkehr am Lübecker Skandinavienkai laufen die Geschäfte hervorragend: Die Baltic Rail Gate vermeldete für die ersten sechs Monate bereits eine Steigerungsrate von 37 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Zuwachs beruht vor allem auf den gestiegenen Abfahrtsfrequenzen der Züge am Lübecker Terminal. Nahezu alle Operateure am Standort haben in den letzten Monaten die Verkehrsdichte erhöht. Am 1. Oktober wurde bei Baltic Rail Gate ein weiterer Meilenstein gesetzt: Bereits drei Monate vor Jahresende erreichte das Terminal für Kombinierten Verkehr im Lübecker Hafen mit der Verladung eines Containers der Spedition Bruhn eine Umschlagmenge von 65.470 Ladeeinheiten – das übertrifft bereits die Mengen aus dem gesamten Jahr 2013. Die Lübecker Spedition Bruhn zählt seit der ersten Stunde zu den Nutzern des Kombinierten Ladungsverkehrs. In ihren blauen Containern werden vor allem Chemikalien für die Papier- und Lebensmittelindustrie transportiert. Geschäftsführer Marco Lütz: „Im Lübecker Hafen finden wir die bestechende Kombination einer Vielzahl von see- und landseitigen Abfahrten. Sie ermöglicht uns, den Kombinierten Verkehr als wirtschaftliches Transportkonzept durchzusetzen.“ Baltic Rail Gate-Geschäftsführerin Antje Falk ist sich sicher: „Die Nachfrage nach Angeboten im Kombinierten Ladungsverkehr wird weiter zunehmen. Die erfreuliche Mengensteigerung beweist, dass wir gemeinsam mit unseren Partnern auf einem guten Weg sind.“ An Baltic Rail Gate sind LHG und der größte deutsche Kombioperateur Kombiverkehr zu jeweils 50 Prozent beteiligt. Im Kombinierten Verkehr oder Intermodalverkehr werden Ladeeinheiten wie Trailer, Container und Wechselbrücken auf spezielle Eisenbahnwaggons verladen und in Blockzügen zu ihren Zielorten gebracht.

Foto: LHG

Antje Falk (Baltic Rail Gate) mit den Geschäftsführern der Spedition Bruhn Marco Lütz, Dieter Bruhn und Gerhard Wiese (v.l.)./Antje Falk (Baltic Rail Gate) and the Managing Directors of Bruhn Spedition Marco Lütz, Dieter Bruhn and Gerhard Wiese (left-to-right).

12 Strong growth in intermodal traffic via Lübeck

Business is booming at the intermodal traffic terminal at the Skandinavienkai in Lübeck: For the first six-month period, the Baltic Rail Gate reported an increase 37 per cent over the same period last year. This growth was mainly due to the increased number of train departures from the Lübeck Terminal. Almost all local operators have increased their traffic density in recent months. On 1 October, Baltic Rail Gate reached another milestone: As early as three months before the end of the year, the loading of a container owned by the haulage company Bruhn Spedition Bruhn at the intermodal terminal at the Port of Lübeck meant that the total cargo-handling volume for the year to date had reached 65,470 freight units – this exceeds the volume handled in the entire year 2013. The Lübeck-based haulage company Bruhn Spedition has been an intermodal freight haulier since Day 1. The company's blue containers are mainly used to transport chemicals for the paper and food industries. Managing Director Marco Lütz: "At the Port of Lübeck, we have the compelling combination of a great number of departures by sea and by land. This allows us to realise intermodal traffic as an economical transport concept." Baltic Rail Gate Managing Director Antje Falk is certain that: "The demand for services in intermodal freight traffic is bound to increase further. This encouraging growth in volume demonstrates that we and our partners are headed in the right direction." The shareholders in Baltic Rail Gate are LHG and Germany's biggest intermodal transport operator Kombiverkehr with a 50 per cent stake each. In intermodal, or combined traffic, freight units such as trailers, containers or swap bodies are loaded onto specially designed railway wagons and taken to their destination in block trains.

13 HHLA-Tochter Metrans erhält erste von zwanzig Bombardier-Lokomotiven

Die HHLA-Tochter Metrans investiert in die weitere Steigerung ihrer Produktionsqualität. Die zwanzig TRAXX-Mehrsystem-Lokomotiven des Herstellers Bombardier sind speziell für die unterschiedlichen Spannungs- und Zugsicherungssysteme in Mitteleuropa ausgelegt. Sie werden vor allem die Traktion zwischen Hamburg/Bremerhaven sowie Tschechien, der Slowakei und Ungarn übernehmen. Alle Lokomotiven werden bis zum Ende des 1. Quartals 2015 ausgeliefert.

13 HHLA subsidiary Metrans takes delivery of the first of twenty Bombardier locomotives

The HHLA subsidiary Metrans is investing in a further enhancement of its production quality. The twenty TRAXX multi-system locomotives from the manufacturer Bombardier are specifically designed to accommodate the different power supply and train protection systems in Central Europe. They will primarily be used for traction services between Hamburg/Bremerhaven and the Czech Republic, Slovakia and Hungary. All of the new locomotives will be delivered by the end of the first quarter of 2015.

Foto: HHLA

14 Cuxport unterstützt neue Technik für den Transport von Monopiles

Seit Mitte August unterstützt Cuxport im Auftrag von E.ON das niederländische Unternehmen Ballast Nedam Offshore beim Einsatz einer alternativen Technik für den Transport und die Installation von Monopiles des Offshore-Windparks „Amrumbank West“. Die Gründungsrohre werden nicht mehr nur mit dem Errichterschiff zum Offshore-Feld transportiert, sondern jetzt auch in Cuxhaven per Kran zu Wasser gelassen und mit einem Schlepper zur Windfarm gebracht. Ein Spezialschiff richtet sie dort auf. Bevor die jeweils rund 600 Tonnen schweren Monopiles im Wasser transportiert werden können, müssen sie zunächst luftdicht verschlossen werden. Hierzu arbeitet Cuxport mit den Spezialisten von Ballast Nedam Offshore zusammen, die die Monopiles noch an Land mit Deckeln verschließen. Im Windpark „Amrumbank West“ kommt einer der leistungsfähigsten

Foto: Cuxport

Schwimmkrane der Welt zum Einsatz, die „Svanen“. Das Spezialschiff richtet die Monopiles auf und installiert sie.

14 Cuxport supports new method for transporting monopiles

Commissioned be E.ON, Cuxport has been rendering support to the Dutch company Ballast Nedam Offshore in the use of an alternative method for the transportation and installation of monopiles at the offshore wind park “Amrumbank West” since the middle of August. The foundation tubes are longer transported to the offshore field on the installation ship only; they are also lowered into the water by crane at Cuxhaven and then towed to the wind farm by a tugboat. On site, a specially designed vessel then puts them into an upright position. Before the monopiles weighing around 600 tons can be transported across the sea, they first need to be sealed airtight. To this end, Cuxport collaborates with specialists from Ballast Nedam Offshore, who seal the monopiles by means of covers while still on land. One of the world's most powerful floating cranes – the “Svanen” – has been deployed at the “Amrumbank West” wind park. This specialised vessel is used to erect and install the monopiles.

15 Rickmers-Linie erneut Partner der Wahl für Kirow Eisenbahnkrane nach China

Rickmers-Linie hat von Kirow Leipzig erneut den Auftrag zum Transport von Eisenbahnkranen von Hamburg nach Xingang erhalten. Die erste Verladung im August 2014 umfasste sechs Kräne des Typs KRC 2880. Zwanzig weitere Einheiten vom Typ KRC 1680 folgen bis 2015. Kirow ist langjähriger Lieferant der chinesischen Eisenbahn und hat bereits zahlreiche Eisenbahnkräne für das stetig expandierende Eisenbahnnetz Chinas geliefert. Die Verladung erfolgt im Hamburger Hafen am Terminal von Wallmann. Die speditionelle Abwicklung übernimmt Kühne & Nagel.

15 Rickmers-Linie again partner of choice for shipping Kirow railway cranes to China

Rickmers-Linie has again been awarded a contract for the transportation of railway cranes from Hamburg to Xingang by Kirow Leipzig. The first consignment under

Foto: Rickmers

the new contract in August 2014 consisted of six cranes of the type KRC 2880. Twenty more units of type KRC 1680 are to follow, with shipments extending until 2015. Kirow has been a supplier for the Chinese railways for many years, having already delivered a great number of railway cranes for China's ever-expanding railway network. At the Port of Hamburg, the cranes were loaded at the Wallmann terminal. Freight forwarding is handled by Kühne & Nagel.

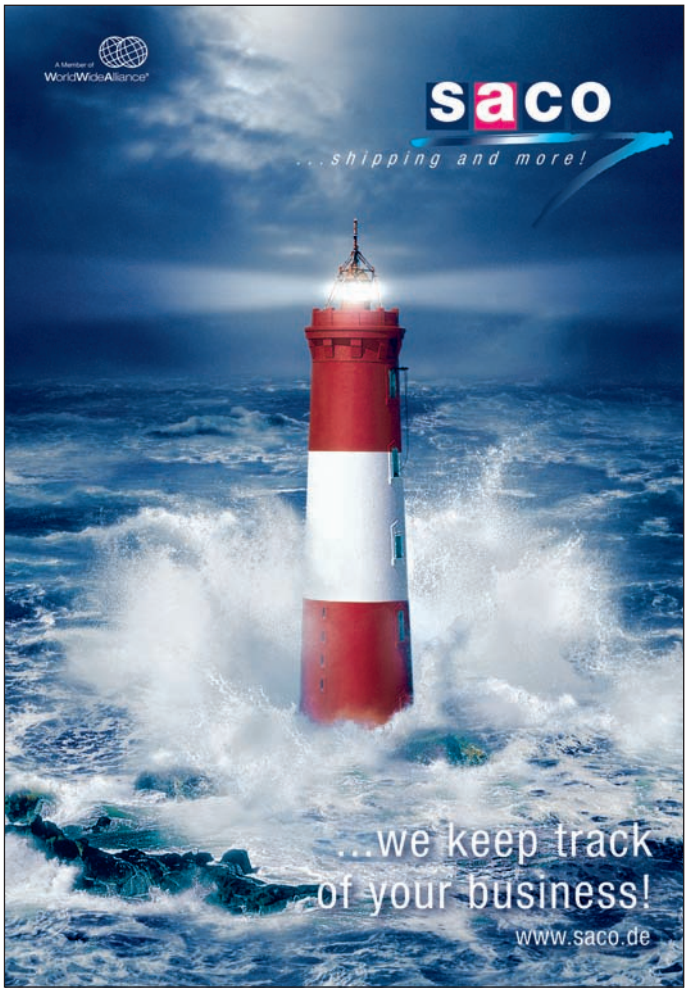
16 Neues IT-System für die Hamburger Hafenbahn eingeführt

Foto: HHM

Die Hamburg Port Authority (HPA) hat Ende September das neue IT-System „transPORT rail“ bei der Hafenbahn eingeführt. Um den laufenden Bahnverkehr so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, erfolgte die Umstellung in den Nachtstunden. Mit dem System setzt die HPA einen weiteren Meilenstein ihrer smartPORT-Strategie um und verfügt nun über das weltweit modernste, produktionsoptimierende Informationssystem für Bahnlogistik im Hafen. transPORT rail regelt alle Zugfahrten, Gleisbelegungen, unterstützt Ladevorgänge von Eisenbahnen im Hamburger Hafen und stellt den transparenten Datenaustausch zwischen allen Beteiligten sicher.

16 New IT system introduced at the Hamburg Port Railway

At the end of September, the Hamburg Port Authority (HPA) introduced its new IT system for the Port Railway, called “transPORT rail". To keep disruptions to ongoing railway operations to a minimum, the changeover took place during the night. With this system, the HPA has reached a further milestone in its smartPORT strategy, and it now has the world's most modern production-optimising information system for rail logistics in a port. The TransPORT rail IT system controls all train movements and track allocations, and it supports all loading procedures of trains at the Port of Hamburg, at the same as providing a transparent exchange of data between all stakeholders.



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

Neues aus der Linienschifffahrt

Foto: HHM/Hasenpusch

► Erstanlauf Grande Lagos in Hamburg

236 Meter lang, knapp 37 Meter breit und ausgestattet mit 3.700 laufenden Spurmetern für Lkw oder andere rollende Projektladung, 3.500 Pkw-Stellplätzen sowie Platz für 1.200 Standardcontainer (TEU) – das ist die neue Ro/Ro-Multipurpose-Schiffsklasse der Reederei Grimaldi. Damit bieten die Neubauten 40 Prozent mehr Ladekapazität als ihre Vorgängermodelle bei gleichzeitig deutlich weniger Treibstoffverbrauch. Der erste Neubau GRANDE LAGOS wurde im Juli von der südkoreanischen Hyundai Mipo Werft ausgeliefert und am 28. Oktober erstmals beim UNIKAI im Hamburger Hafen abgefertigt. Sie ist das erste von sechs Schiffen dieser Größenklasse. Mit zwei bordeigenen Liebherr-Kränen mit jeweils 43 Meter Reichweite und 40 Tonnen Hebeleistung sorgt die GRANDE LAGOS für maximale Ladeflexibilität. Das Schiff wird in den Westafrika Central Express Service eingebunden und bedient nach Hamburg die Häfen Antwerpen, Cotonou, Lagos und Tema.

► Rickmers-Linie ernennt Interliner Agencies zum Agenten für südliches Zentraleuropa

Die in Hamburg ansässige Rickmers-Linie hat die Firma Interliner Agencies zu ihrem neuen Agenten im südlichen Zentraleuropa ernannt. Der Agenturvertrag umfasst die Länder Österreich, Slowenien, Tschechien, Ungarn, Slowakei, Kroatien, Serbien, Albanien, Bosnien und Herzegowina, Mazedonien und Montenegro. Am 1. September übernahm Interliner Agencies die Verkaufs- und Agenturtätigkeit in den genannten Ländern für und im Namen der Rickmers-Linie.

► Hamburg ist Hub Port für Ocean Three

Unter dem Namen Ocean Three bieten CMA CGM, China Shipping und United Arab Shipping künftig gemeinsam im Asien-Nordeuropa-Containerverkehr sechs Dienste mit 79 Anläufen pro Woche und 32 Anlaufhäfen. Hamburg ist auf der Importseite mit 6 Anläufen pro Woche deutscher Hub Port.

► EIMSKIP bietet mehr Kapazität

Zwischen Hamburg und Island setzt EIMSKIP auf dem Dienst „Gelbe Linie“ mit der LAGARFOSS ein neues und größeres Containerschiff mit 875 TEU Stellplatzkapazität ein. Die Kapazität erhöht sich dadurch um 20 Prozent. Das Schiff verfügt über 230 Kühlcontainerplätze sowie zwei 45 Tonnen Bordkräne. Die Hafenrotation lautet: Hamburg-Immingham-Torshavn-Vestmannaeyar-Reykjavik-Grundartangi-Rotterdam-Hamburg.

► TransBothnia Container Line bedient Hamburg

Im TransBothnia Container Line Dienst der Reederei TransAtlantic wurde jetzt Hamburg in den wöchentlichen Anlauf aufgenommen. Die Hafenrotation lautet: Hamburg-Antwerpen-Kokkola-Pitea-Hamburg. Bremerhaven wird südgehend in Umladung via Hamburg jeweils mittwochs bedient und nordgehend bei ausreichendem Aufkommen angeboten.

► Unifeeder mit mehr Abfahrten nach Russland, Finnland und ins Baltikum

Seit Oktober bietet Unifeeder einen erweiterten Fahrplan auf den Strecken zwischen der europäischen Halbinsel und Russland, Finnland und dem Baltikum an. Insgesamt 21 Abfahrten pro Woche verdeutlichen den Ausbau des Netzes und der Abfahrtsdichte. Darunter fallen fünf direkte Dienste zwischen Hamburg und St. Petersburg pro Woche.

► 2M wird Hamburg mit zwei Diensten anlaufen

Maersk und MSC werden im Rahmen ihres East-West Network mit den dort vorgesehenen sechs Containerdiensten zwei auf Hamburg einsetzen. Dabei handelt es sich um den AE-3/Lion Dienst mit der geplanten Hafenrotation: Hamburg-Bremerhaven-Rotterdam-Antwerpen-Felixstowe-Le Havre-Tangier-Gioia Tauro-Salalah-Jebel Ali-Tanjung Pelepas-Chiwan-Hong Kong-Yantian-Xiamen-Ningbo-Shanghai-Xiamen-Chiwan-Nansha-Yantian-Tanjung Pelepas-Sines-Le Havre-Hamburg. Die Hafenrotation des AE-4/Swan Dienstes lautet: Hamburg-Bremerhaven-Antwerpen-King Abdullah-Singapore-Chiwan-Shanghai-Busan-Xingang-Qingdao-Shanghai-Ningbo-Hong Kong-Yantian-Tanjung Pelepas-Antwerpen-Hamburg.

Liner Shipping News

► Inaugural call by Grande Lagos in Hamburg

236 metres in length, just under 37 metres wide, and fitted with 3,700 lane metres for trucks and other rolling project cargo, 3,500 bays for cars, plus room for 1,200 standard containers (TEU) – this is the new Ro/Ro multi-purpose class of ships of the shipping company Grimaldi. These newbuilds offer 40 per cent more cargo capacity than their predecessors and use considerable less fuel. The first of these newbuilds, the GRANDE LAGOS, was handed over to the customer by the South Korean Hyundai Mipo shipyard, and on 28 October it was cleared at the UNIKAI terminal at the Port of Hamburg for the first time. It is the first of six vessels in this class. Carrying two on-board Liebherr cranes, each with a reach of 43 metres and a lifting capacity of 40 tons, the GRANDE LAGOS offers optimum flexibility for loading and unloading operations. The ship is part of the West Africa Central Express Service and calls at Hamburg as well as at the ports of Antwerp, Cotonou, Lagos and Tema.

► Rickmers-Linie appoints Interliner Agencies as agent for southern central Europe

The Hamburg-based shipping company Rickmers-Linie has appointed the company Interliner Agencies as its new agent responsible for southern central Europe. The agency agreement covers the countries of Austria, Slovenia, the Czech Republic, Hungary, Slovakia, Croatia, Serbia, Albania, Bosnia-Herzegovina, Macedonia and Montenegro. Effective 1 September, Interliner Agencies took over the sales and agency activities in these countries on behalf of Rickmers-Linie.

► Hamburg is hub port for Ocean Three

Operating jointly under the name Ocean Three, the companies CMA CGM, China Shipping and United Arab Shipping will in future offer six liner services with a total of 79 arrivals at 32 ports each week in the Asia-Northern Europe container traffic. Hamburg will serve as the German hub port for imports with 6 arrivals each week.

► EIMSKIP offers increased capacity

EIMSKIP is deploying the vessel LAGARFOSS, a new container ship with a slot capacity of 875 TEU on their "Yellow Line" service between Hamburg and Iceland. This boosts the capacity on this service by 20 per cent. The vessel has 230 reefer container slots and two on-board cranes with a lifting capacity of 45 tons each. The port rotation is: Hamburg-Immingham-Torshavn-Vestmannaeyar-Reykjavik-Grundartangi-Rotterdam-Hamburg.

► TransBothnia Container Line calls at Hamburg

Hamburg has just been included in the weekly port rotation for the TransBothnia Container Line service operated by the shipping company TransAtlantic. The port rotation is: Hamburg-Antwerp-Kokkola-Pitea-Hamburg. On the southbound leg, Bremerhaven is catered for by means of transhipment via Hamburg on Wednesdays, and on the northbound leg if there is sufficient demand.

► Unifeeder offers more frequent departures to Russia, Finland and to the Baltic Region

Since October, Unifeeder has been operating an expanded schedule on the routes between the European peninsula and Russia, Finland and the Baltic Region. The total of 21 departures per week reflects the expansion of the network and increased frequency of sailings. The schedule includes five direct weekly services between Hamburg and St. Petersburg.

Foto: HHM/Hasenpusch

► 2M to call at Hamburg using two services

Two of the six container services in the East-West Network operated by Maersk and MSC will include Hamburg. The first is the AE-3/Lion service, with the following port rotation: Hamburg-Bremerhaven-Rotterdam-Antwerp-Felixstowe-Le Havre-Tangier-Gioia Tauro-Salalah-Jebel Ali-Tanjung Pelepas-Chiwan-Hong Kong-Yantian-Xiamen-Ningbo-Shanghai-Xiamen-Chiwan-Nansha-Yantian-Tanjung Pelepas-Sines-Le Havre-Hamburg. The port rotation in the AE-4 Swan service is: Hamburg-Bremerhaven-Antwerp-King Abdullah-Singapore-Chiwan-Shanghai-Busan-Xingang-Qingdao-Shanghai-Ningbo-Hong Kong-Yantian-Tanjung Pelepas-Antwerp-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

Wirtschaftsaufschwung in den Zentral- und Westprovinzen Chinas

Chinas Außenhandel befindet sich auf Wachstumskurs. Bis zum zweiten Quartal 2014 wurden positive Entwicklungstrends mit allen großen Handelspartnern verzeichnet. Die Entwicklung des Außenhandels Chinas mit der EU in den ersten 7 Monaten des Jahres 2014 legte mit 12,1 Prozent ein dynamischen Wachstum vor, der Handel mit Deutschland wuchs mit 12,6 Prozent sogar überdurchschnittlich. Die Importe aus Deutschland wiesen hierbei eine stabilere Wachstumstendenz auf, während Chinas Exporte Wellenbewegungen unterlagen.

Das Port of Hamburg Magazine sprach mit Lars Anke, Hafen Hamburg Marketing Repräsentant in Shanghai, über Trends und Entwicklungen in Zentral- und Westchina.

PoH Magazine: Was sind die Gründe für den Aufschwung im chinesischen Außenhandel?

Lars Anke: Die Wechselkursentwicklung der vergangenen Monate unterstützt die Exportentwicklung im Grundsatz. Der Import verzeichnet, zum Teil wechselkursbedingt, zurzeit Einbußen. Hier ist, sollten sich die Währungsmärkte entsprechend der derzeitigen Tendenzen entwickeln, für das dritte Gesamtquartal sowie das vierte Quartal eine weitere Abschwächung zu erwarten. Auch die Binnennachfrage bleibt hinter den Erwartungen der Regierung zurück, mit Auswirkungen auf die Importe, aber der Staat versucht hier mit neu aufgelegten Konjunkturprogrammen gegenzusteuern, insbesondere durch Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Nahverkehr. Gegenwärtig wird auch eine Senkung des Leitzinses diskutiert, um Finanzierungs- und Refinanzierungskosten zu reduzieren.

PoH Magazine: Welche Güter werden in China zurzeit besonders nachgefragt?

Lars Anke: Die Änderungen in der chinesischen Wirtschaftsstruktur schlagen sich auch in den zu erwartenden Entwicklungen der Zusammensetzung der Warenströme nieder. Die zunehmende Notwendigkeit zu qualitativ höherwertiger Produktion generiert in China einen ungebrochenen Bedarf an deutschen Maschinen und Anlagen sowie Komponenten. Darüber hinaus führt die zurückgehende Produktion im Agrarbereich zusammen mit steigenden Bedarfen zu vermehrten Einfuhren von Lebensmitteln und Tierfutter in den chinesischen Markt.

PoH Magazine: Ist die positive Entwicklung auch in den chinesischen Provinzen im Inland angekommen, oder profitieren nur die Küstenregionen im Osten Chinas?

Lars Anke: Es herrscht nach wie vor ein merkliches Wohlstandsgefälle zwischen den Küstenregionen im Osten und den Provinzen im Inland. Die chinesische Regierung verfolgt aber bereits seit mehreren Jahren eine Strategie zur Entwicklung der Zentral- und Westprovinzen des Landes. In den letzten Jahren waren bereits enorme Wachstumspotenziale erkennbar, so liegen die Inlandsprovinzen Chongqing, Guizhou, Yunnan, Shanxi und Sichuan mit nach wie vor zweistelligen Raten an der Spitze des Wirtschaftswachstums in China. Getragen wird dies auch dadurch, dass insbesondere die Regionen um Chongqing und Chengdu bereits in den 40er und 50er Jahren zu Industriestandorten ausgebaut wurden. Besondere Bedeutung haben hier Unternehmen aus dem Bereich des Flugzeug- und Motorenbaus, daneben sind Produzenten von Motorrädern stark vertreten. Stärkere Inlandsnachfrage wie auch die beginnende Erschließung von Auslandsmärkten, insbesondere in Südostasien, Afrika und dem mittleren Osten, geben wirtschaftliche Impulse.

Lars Anke

Foto: HHM

PoH Magazine: Also werden die Regionen Im Inland auch für Investitionen ausländischer Unternehmen attraktiver?

Lars Anke: Ausländische Unternehmen hielten sich bislang deutlich mit Investitionen zurück. So sind gegenwärtig ca. 85 Prozent der Investitionen in Ostchina konzentriert und nur 8 Prozent in Zentral- und 7 Prozent in Westchina. Auch hier zeichnet sich aber eine vorsichtige Trendwende ab. So investierte etwa die Volkswagen AG als erster Automobilhersteller in ein Werk in der Region Xinjiang. >

Economic boom in China's central and western provinces

China's foreign trade continues to grow, with positive trends being recorded right into the second quarter of 2014 by all major trading partners. China's foreign trade with the EU in the first 7 months of the year 2014 exhibited dynamic growth at 12.1 per cent, and trade with Germany even recorded an above-average growth of 12.6 per cent. Imports from Germany recorded more stable growth, whereas China's exports were subject to fluctuations.

Port of Hamburg Magazine spoke with Lars Anke, the Port of Hamburg Marketing representative in Shanghai, about trends and developments in central and western China.

PoH Magazine: What are the reasons behind the upturn in China's foreign trade?

Lars Anke: Exchange rate movements over recent months have essentially been supporting the growth in exports. Imports are currently losing ground, partly due to the same exchange rate effects. If the current trends in the currency markets persist, we can expect a further weakening in this area for the third quarter as a whole, as well as for the fourth quarter. Domestic demand is also lagging behind the government's expectations, and this has an effect on imports, but the state is trying to offset this by launching new economic stimulus programmes, focusing on expansion measures in public transport in particular. There is also a debate about lowering key interest rates at present in order to cut the costs of financing and refinancing.

PoH Magazine: What kind of goods are particularly in demand in China at present?

Lars Anke: The changes in China's economic structure are also reflected in the expected developments in the composition of the merchandise flows. The increasing need for higher-quality production generates a continuing demand for German machinery and equipment as well as components in China. Moreover, the decline in agricultural production combined with increasing demand leads to higher imports of food and animal feed in the Chinese market.

PoH Magazine: Is the positive trend also being felt in China's interior provinces, or is it only the coastal regions in the country's east that are benefiting?

Lars Anke: There is still a noticeable wealth gap between the coastal regions in the east and the inland provinces. However, the Chinese government has been pursuing a strategy for developing the central and western provinces for several years already. In recent years enormous growth potentials have become discernible already: for example, the inland provinces of Chongqing, Guizhou, Yunnan, Shanxi and Sichuan are continuing to lead China's economic growth with double-digit growth rates.
This trend is also benefiting from the fact that the regions around Chongqing and Chengdu were developed into industry locations as far back as the 1940s and 50s. Of special significance here are companies operating in the aircraft and engine manufacturing segments, as well as manufacturers of motorcycles. Stronger domestic demand as well as the development of foreign markets that is now getting under way, especially in Southeast Asia, Africa and the Middle East, are also providing a boost to the economy.

PoH Magazine: Does this mean that the inland regions are also becoming more attractive in terms of investments by foreign companies?

Lars Anke: Until now foreign companies have been quite reluctant to invest here. According, around 85 per cent of investments are currently concentrated in eastern China, with only 8 per cent going to central, and 7 per cent to western China. However, there are now indications of a cautious trend reversal here. Volkswagen AG, for example, has been the first car manufacturer to invest in a plant in the Xinjiang region. >

Die 275 Meter hohe Beipanjiang River Railway Bridge zählt zu den höchsten Eisenbahnbrücken der Welt. Sie ist Teil der 118 Kilometer langen Shuibai Bahnstrecke zwischen Liupanshui und Baiguo.

The 275 meter high Beipanjiang River Railway Bridge is amongst the highest railway bridges of the world. It is a part of the 118 km long Shuibai railway between Liupanshui and Baiguo.

PoH Magazine: Wie erklären Sie sich die Zurückhaltung von Investoren?

Lars Anke: Ursächlich für die internationale Zurückhaltung ist einerseits die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften. In der Vergangenheit tendierte der Großteil der Universitätsabsolventen dazu, Arbeitsstellen in first tier cities wie Shanghai, Guangzhou oder Peking anzustreben. Eine Trendwende wurde hierbei allerdings im Zuge einer Befragung des chinesischen Statistikamtes 2013 deutlich, die erstmals ergab, dass eine Mehrheit von 61 Prozent der Absolventen sich vorstellen könnte, in second tier cities zu leben und zu arbeiten. Hierbei spielen auch die steigenden Lohnkosten in der Region eine Rolle. Zwar liegt das durchschnittliche Lohnniveau nach wie vor nur bei etwa der Hälfte dessen der Küstenregionen, die prozentualen Steigerungen pro Jahr übersteigen aber in Regionen wie Chengdu oder Chongqing die der Städte der Ostküste zum Teil. Dies vermindert natürlich aber auch die Bedeutung des Faktors niedriger Lohnkosten als Entscheidungskriterium für ausländische Investitionen und rückt andere Aspekte in den Vordergrund.

PoH Magazine: Wie steht es um die infrastrukturelle Anbindung der second tier cities für die Abwicklung internationaler Güterströme?

Lars Anke: Einer der Hemmschuhe der Entwicklung der Zentral- und Westprovinzen war die unzureichende infrastrukturelle Anbindung dieser Regionen an die internationalen Güterverkehre. Die chinesische Regierung hat hier über die vergangenen Jahre mit massiven Investitionen in unterschiedliche Maßnahmen versucht, Abhilfe zu schaffen. Als Beispiele sind hier insbesondere hohe Investitionen in den Straßenbau zu nennen. Allein die Provinz Gansu investiert gut 6,5 Milliarden Euro in den Ausbau des Autobahnnetzes. Ebenso wird der Aufbau von Güterumschlagzentren für den Schienenverkehr in verschiedenen Städten des Landes, auch unter Beteiligung der Deutschen Bahn AG, vorangetrieben. Die Neuinvestitionen der chinesischen Staatsbahn in den Ausbau des Streckennetzes der Zentral- und Westprovinzen betragen in diesem Jahr 630 Milliarden RMB, etwa 78 Milliarden Euro. Die wachsende Bedeutung der Region, national wie international, wird auch durch den 2010 begonnenen Bau der Erdgas- und Erdölpipeline zwischen China und Myanmar reflektiert. Strategisch soll das 2,5 Milliarden US Dollar teure Projekt die logistische Abhängigkeit von der Straße von Malakka bei der Rohstoffeinfuhr verringern, stellt aber auch ein Beispiel für den Ausbau der Infrastruktur im Inland dar. Eine ergänzende Funktion in der internationalen Anbindung der Region haben die Eisenbahnverbindungen nach Europa, namentlich aus Zhengzhou, Wuhan und Chongqing. Sie sind an das nationale Eisenbahnnetz angebunden und können dadurch innerhalb von ca. drei Tagen auch die Seehäfen der Ostküste erreichen. Zielpunkte in Europa sind u.a. Hamburg und Duisburg. Das Transportvolumen dieser Verbindung ist zwar mit etwa 100 TEU pro Fahrt gering, aber für eilige Termingüter bietet sich hier eine neue Transportalternative. Die Kosten sind zwar im Vergleich zum Transport mit dem Seeschiff höher, aber die Fahrtzeit ist deutlich kürzer – ein Schiff braucht circa 15 Tage. Der Ausbau dieser Strecken findet auf chinesischer Seite im Rahmen einer vom Staatsrat in Peking aufgelegten Strategie der „zwei Seidenstraßen“ statt, die im Rahmen einer maritimen und einer landgestützten Verbindungsachse Europa und China näher zueinander bringen soll.

PoH Magazine: Und wasserseitig?

Lars Anke: Das in Planung befindliche Seidenstraßenkonzept konzentriert sich hier eher auf die großen Seehäfen der Ostküste, die über die Transithäfen in Süd- und Südostasien und im Mittleren Osten strategisch mit den europäischen Großhäfen verbunden werden sollen. Wie konkrete Maßnahmen dabei aussehen werden und welche Auswirkungen dies auf Hamburg haben wird, beobachten wir sehr genau. Wie häufig bei politisch initiierten Projekten in China lassen konkrete Pläne zur Umsetzung noch auf sich warten.

Im Bereich der Schifffahrt in Zentral- und Westchina hat insbesondere der Bau des Drei-Schluchten-Staudamms neue Möglichkeiten geschaffen. Nach Fertigstellung des Projektes 2008 ist der Yangtze bis Chongqing mit hochseetüchtigen Schiffen befahrbar. Zur Steigerung der Kapazitäten wird bis 2015 ein weiteres Schiffshebewerk fertiggestellt. Chongqing, eine Stadt mit gut 30 Millionen Einwohnern, wird damit zu einem wichtigen Logistikknotenpunk, nicht nur am Oberlauf des Yangtze, sondern auch für gesamt Westchina. Die Stadtregierung investiert gut 5 Milliarden Euro in den Ausbau der Hinterlandinfrastruktur, um die Entwicklung des Hafens auch unter Aspekten der weiteren Distribution zu flankieren. Mit einer Wachstumsrate von 9,4 Prozent auf 137 Millionen Tonnen Gesamtumschlag 2013 und 13,9 Prozent Zuwachs beim Containerumschlag auf knapp 1 Millionen TEU sind hier umfangreiche Maßnahmen gefragt. Ein weiterer Meilenstein in der Entwicklung Chongqings zu einem wichtigen Logistikzentrum war die Eröffnung des Guoyuan Hafens im Chongqing Lianjiang New Area im Dezember vergangenen Jahres. >

Die Schnellfahrstrecke China Railway High-speed (CRH) verkürzt die Fahrtzeit zwischen Peking und Shanghai seit Juni 2011 von 9 auf 4 Stunden. Die auf der Strecke eingesetzten CRH-Hochgeschwindigkeits-Züge wurden von der chinesischen Staatsbahn entwickelt. Ein Ausbau der Schnellfahrstrecken ist landesweit in der Umsetzung.

Since June 2011 the China Railway High-speed (CRH) shortens the transport time between Beijing and Shanghai from 9 to 4 hours. The high-speed trains deployed on this route were developed by the Chinese state railway. A further extension of the CRH will be implemented across the country.

PoH Magazine: How would you explain this reluctance on the part of investors?

Lars Anke: The reason for the international restraint in this context is the availability of qualified workers on the one hand. In the past the majority of university graduates tended to look for jobs in first-tier cities like Shanghai, Guangzhou or Beijing. A trend reversal became apparent in a survey conducted by the Chinese Bureau of Statistics in 2013, however, with the results showing for the first time that a majority of 61 per cent of graduates could imagine living and working in second-tier cities. Rising wage costs in the region also play a part in this context. While average wages are still only around half of those in the coastal regions, the increases in terms of percentage rates per year in regions like Chengdu and Chongqing have in some cases been outstripping those in the cities along the east cost. This reduces the importance of low wage costs as a decision-making criterion for foreign investments, of course, and this shifts the focus onto other aspects.

PoH Magazine: What is the situation regarding the transport infrastructure of the second-tier cities for handling international flows of goods?

Lars Anke: One of the factors holding back the development of the central and western provinces has been the inadequate transport infrastructure for the international cargo traffic in these regions. In recent years the Chinese government has invested heavily in a variety of measures to address this problem. Examples here are the high level of investment in road construction in particular. Gansu province alone is investing over 6.5 billion euros in the expansion of its network of motorways. Similarly, the establishment of cargo-handling centres for rail transport is being pursued in various cities around the country, in some cases with the participation of Deutsche Bahn AG. This year new investment by the Chinese government railways in the expansion of the rail network in the central and western provinces amounts to 630 billion RMB, or about 78 billion euros. The growing importance of the region, both nationally and internationally, is also reflected in the construction of the natural gas and crude oil pipeline between China and Myanmar, which started in 2010. In strategic terms, the 2.5 billion U.S. dollar project is intended to reduce the logistical dependence on the Strait of Malacca for imports of raw materials, yet it also serves as an example for the expansion of the infrastructure within the country. The railway connections to Europe, namely from Zhengzhou, Wuhan and Chongqing, serve a supplementary function in the linking the region to the international transport networks. They are connected to China's national rail network, and this allows them to reach the seaports on the east coast in about three days as well. Destinations for these rail links in Europe include Hamburg and Duisburg. While the volume transported on this connection is low at 100 TEU per journey, for time-critical freight it certainly does provide an alternative means of transportation. Compared with sea-freight the cost is higher, but the transit time is significantly less – a ship takes about 15 days. On the Chinese side the development of these routes forms part of the "Two Silk Roads" strategy formulated by the State Council in Beijing. The strategy is aimed at bringing Europe and China closer to each other through a maritime as well as a land-based link.

PoH Magazine: What about the maritime link?

Lars Anke: The Silk Road concept, which is currently in the planning stages, tends to focus more on the major seaport along the east coast, which are to be linked strategically to the major European ports via the transit ports in South and Southeast Asia and in the Middle East. We are keeping a very close eye on what the specific measures will turn out to be, and what impact they might have on Hamburg. As happens frequently in China with projects initiated for political reasons, concrete plans for their implementation are yet to see the light of day. In terms of shipping in central and western China, the construction of the Three-Gorges dam in particular has made new options available. Since the completion of the project in 2008, the Yangtze river is now navigable for sea-going ships all the way to Chongqing. To increase capacity, an additional ship-lifting facility will be built by 2015. This will turn Chongqing – a city with a population of over 30 million – into an important logistics hub not only for the upper reaches of the Yangtze, but for western China as a whole. The municipal government is investing over 5 billion euros in the expansion of the hinterland infrastructure in order to support the development of the port in terms of onward distribution as well. Given the growth rate of 9.4 per cent to 137 million tons of total cargo handled in 2013 and 13.9 per cent growth in container handling to just under 1 million TEU, extensive measures will be called for here. A further milestone in the development of Chongqing into a major logistics centre was the official opening of the Port of Guoyuan in the Chongqing Lianjiang New Area in December of last year. >

Das Gesamtprojekt mit einer Kailänge von 2.800 Meter und 16 Liegeplätzen soll bis 2015 abgeschlossen sein.

PoH Magazine: Wie hoch sind die Kapazitäten, die durch den neuen Zentralhafen in Guoyuan entstehen?

Lars Anke: Die Umschlagkapazität beträgt 30 Millionen Tonnen. Insgesamt entstehen 10 Multipurpose Anleger, 2 RoRo-Terminals sowie 4 Anlegeplätze für Massengutschiffe. Neben den Abfertigungsanlagen befinden sich auf dem 4 Quadratkilometer großen Gelände Lagerhauseinrichtungen sowie Intermodalterminals und Logistikzentren. Das Investitionsvolumen der vom staatlichen Hafenbetreiber Chongqing Port and Logistics Group betriebenen Anlage beträgt gut 10 Milliarden RMB, etwa 1,2 Milliarden Euro.

PoH Magazine: Wird auch die Hamburger Hafenwirtschaft von den neu geschaffenen Kapazitäten und der ausgebauten Infrastruktur in Zentral- und Westchina profitieren?

Lars Anke: Die chinesische Regierung unternimmt große Anstrengungen zur infrastrukturellen und damit wirtschaftlichen Aufwertung der Zentral- und Westregionen des Landes. Insbesondere die Minderung politischer Unzufriedenheit nationaler Minderheiten in den Nordwestregionen, wie auch die Notwendigkeit der Stärkung des Binnenmarktes durch eine Entwicklungspolitik für das Inland sind hier ausschlaggebend. Für die Hamburger Wirtschaft ergeben sich dadurch viele Möglichkeiten. Zum einen können Logistikanbieter hier ihre traditionellen Märkte erweitern. Im Zusammenhang damit weisen Liberalisierungen der Investitionspolitik im Transportsektor in der Shanghai Pilot Free Trade Zone darauf hin, dass sich in Zukunft neue Betätigungsfelder ergeben, etwa in der 100-prozentigen Eigentümerschaft von Betrieben zum Schienentransport. Des Weiteren ergibt sich ein erhöhter Bedarf bei Planungsleistungen und Ausstattungen von Binnenhäfen und Bahnhöfen. Da es sich hierbei um öffentliche Aufträge handelt, deren Vergabe in China nicht immer transparent erfolgt, können wir als Vertretung des Hafen Hamburg Marketing e.V. in Shanghai unseren Mitgliedsunternehmen bei der Orientierung behilflich sein.

PoH Magazine: Vielen Dank Lars Anke für diesen spannenden Einblick!

This entire project, which involves the construction of a quay some 2,800 metres in length and the provision of 16 berths, is scheduled for completion in 2015.

PoH Magazine: What are the capacities currently being created at the new central port in Guoyuan?

Lars Anke: The cargo-handling capacity is 30 million tons. A total of 10 multi-purpose jetties, two RoRo terminals and 4 berths for bulk carriers are being built. In addition to the facilities for handling ships, the 4-square kilometre site also accommodates warehousing facilities as well as intermodal terminals and logistics centres. The investment volume for the port operated by the government-owned Chongqing Port and Logistics Group is over 10 billion RMB, or about 1.2 billion euros.

PoH Magazine: Will Hamburg's port-related industries also benefit from the newly created capacities and the expanded infrastructure in central and western China?

Lars Anke: The Chinese government is making a great effort to strengthen the infrastructure, and hence the economy in the central and western provinces. Key factors here are a reduction of political discontent among ethnic minorities in the north-western regions in particular, and the strengthening of the domestic market through a development policy designed to benefit the internal regions. This opens up a number of opportunities for Hamburg's economy. For one, logistics services providers will be able to expand their traditional markets here.
In this context, a liberalisation of the investment policy in the transport sector in the Shanghai Pilot Free Trade Zone is indicative of the possibility that new fields of activity may open up in the future, for example in terms of the 100-per cent ownership of rail transport operators. There will also be increased demand for planning services and for the supply of equipment for inland ports and railway stations.
Since this involves public-sector contracts where the tendering process is not always transparent in China, we here at the representative office of Port of Hamburg Marketing in Shanghai will be able to assist our member companies in getting their bearings.

PoH Magazine: Many thanks, Lars Anke, for these exciting insights!

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

China trifft Europa – „Hamburg Summit" in der Handelskammer Hamburg

Unter Rekordbeteiligung von über 600 Teilnehmern fand am 10. und 11. Oktober in der Handelskammer Hamburg der „Hamburg Summit" statt. Hamburg ist mit über 500 chinesischen Unternehmen der führende China-Standort in Europa. Rund ein Drittel des Containerumschlags im Hamburger Hafen wird mit der Volksrepublik abgewickelt.

Foto: Roland Magunia

Auch Bundesaußenminister Steinmeier würdigte die Konferenz: „Der Hamburg Summit ist eine ganz wichtige deutsch-chinesische Plattform für Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft. Hier werden Gedanken entwickelt und Kontakte geknüpft, um das deutsch-chinesische Verhältnis noch fruchtbarer zu gestalten. Hamburg steht wie kaum ein anderer Ort für Chinas Beziehungen zu Deutschland und Europa. Das passt gut zu dem deutsch-chinesischen Aktionsrahmen „Innovation gemeinsam gestalten", der sich nicht nur um Forschung, Technologie und Wirtschaft dreht, sondern auch ein modernes Bildungs- und Sozialsystem und einen funktionierenden Rechtsstaat in den Blick nimmt".

Germany's Foreign Minister Steinmeier also paid his respect to the conference: "The Hamburg Summit is a very important German-Chinese platform the leaders in business, politics and science. It is where ideas are nurtured and contacts established, which will make the German-Chinese relationship ever more fruitful. The Hamburg location is second to none when it comes to China's relationship with Germany and with Europe." He said this was a good match for the German-Chinese action framework under the motto "Shaping Innovation Together", which is not only about research, technology and business, it also focuses on a modern education and social system and the properly functioning rule of law.

Chinas größte Reederei Cosco will seine Aktivitäten in Europa ausbauen und setzt dabei auch auf den Hamburger Hafen. „Wir werden unsere Zusammenarbeit mit Europa unter anderem in den Häfen von Hamburg und Rotterdam vertiefen und einen intensiven Informationsaustausch betreiben", kündigte der Chef der China Ocean Shipping (Group) Company Li Yupeng auf dem Hamburg Summit an. Er betonte aber auch, dass die Basis für eine intensivere Zusammenarbeit eine gute Infrastruktur sei und spielte dabei auf die noch ausstehende Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe zur besseren Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für die Großcontainerschiffe von COSCO an.

China's biggest shipping company Cosco plans to expand its activities in Europe and to do so, it will also rely on the Port of Hamburg. "We will step up our cooperation with Europe at the ports of Hamburg and Rotterdam, among others, and pursue an intensive exchange of information," announced the CEO of the China Ocean Shipping (Group) Company, Li Yupeng, at the Hamburg Summit. He also stressed, however, that the basis for a more intensive cooperation was a good infrastructure, an allusion to the yet to be implemented upgrade of the fairway in the Lower and Outer Elbe, which will provide improved access to the Port of Hamburg for the COSCO's large container ships.

Foto: Roland Magunia

Foto: Roland Magunia

„EU und China brauchen einander mehr als je zuvor", betonte EU-Parlamentspräsident Martin Schulz in Anwesenheit des chinesischen Ministerpräsidenten Li Keqiang und vier seiner Minister auf dem Hamburg Summit in der Handelskammer Hamburg.

"EU and China need each other more than ever," stressed the President of the EU Parliament Martin Schulz in the presence of China's Prime Minister Li Keqiang and four of his ministers at the Hamburg Summit at the Hamburg Chamber of Commerce.

China meets Europe – "Hamburg Summit" at the Hamburg Chamber of Commerce

With a record attendance of more than 600 participants, the "Hamburg Summit" was held at the Hamburg Chamber of Commerce on 10 and 11 October. With over 500 Chinese companies based here, Hamburg is the leading China location in Europe. Around one third of the containers handled at the Port of Hamburg originate in or are destined for the People's Republic of China.

Foto: Krafft Angerer

Der Chinesische Ministerpräsident Li Keqiang zeigte sich zufrieden mit der Zusammenarbeit mit der EU. Für sein Land erzielt er für dieses Jahr ein Wirtschaftswachstum von 7,5 Prozent. „Seit der Aufnahme der diplomatischen Beziehungen zwischen China und der EU ist das bilaterale Handelsvolumen um das 230fache angewachsen. Mittlerweile beläuft sich das tägliche Handelsvolumen zwischen beiden Seiten auf 1,5 Milliarden US-Dollar." China wolle mit der EU in unterschiedlichsten Gebieten verstärkt zusammenarbeiten, um der globalen Herausforderung zu begegnen. Li Keqiang betonte außerdem, dass er hoffe, dass die verstärkten Kooperationen ein Vorbild für andere aufstrebende und entwickelte Volkswirtschaften bilden könnten.

The Chinese Prime Minister Li Keqiang expressed his satisfaction with the cooperation with the EU. For his country he predicts an economic growth of 7.5 per cent for this year. "Since diplomatic relations were established between China and the EU, the volume of bilateral trade has increased 230-fold. Today the daily volume of trade between the two parties amounts to 1.5 billion U.S. dollars." He said China wanted to increase cooperation with the EU in a wide range of areas in order to meet the global challenge. Li Keqiang also stressed that he is hoping that the increased cooperative ventures could serve as a model for other emerging and developed national economies.

Handelskammer-Präses Fritz Horst Melsheimer rief in seiner Eröffnungsrede dazu auf, den Freihandel zu stärken und Protektionismus abzubauen. Herausforderungen wie der Kampf gegen den Klimawandel, die Erzielung von nachhaltigem Wachstum sowie die Schaffung von stabilen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und einer weltweiten Wirtschaftsordnung könnten nicht von China oder Europa allein bewältigt werden. „Wir werden diese Probleme nicht lösen, wenn wir weitere Handelsbarrieren errichten. Wir brauchen mehr Handel mit China und nicht weniger", so Melsheimer.

In his opening speech, The President of the Chamber of Commerce, Fritz Horst Melsheimer, called for a strengthening of the free trade and a reduction in protectionism. Challenges such as fighting climate change, achieving sustainable growth and the creation of stable economic conditions and a global economic order cannot be tackled by China or Europe on their own. "We will not be able to solve these problems if we set up additional barriers to trade. We need more trade with China, not less," said Melsheimer.

Foto: Roland Magunia

Foto: Roland Magunia

Fritz Horst Melsheimer, Präses der Handelskammer Hamburg, zog am Schluss der Konferenz ein sehr positives Fazit: „Nach den zahlreichen Gesprächen und Diskussionen auf unserer Konferenz bin ich sicher, dass China die 2013 beschlossenen einschneidenden und schmerzhaften Wirtschaftsreformen angehen und gestärkt daraus hervorgehen wird." Weiter plädierte er dafür, sich auf allen Ebenen für ein besseres gegenseitiges Verständnis und ein belastbares Vertrauensverhältnis einzusetzen. „China und Europa haben in wirtschaftlichen Aspekten viel gemeinsam. Daher sollten China und Europa sich zusammen für die Fortentwicklung einer offenen, multilateralen, regelbasierten globalen Wirtschafts- und Handelsordnung einsetzen."

As the conference came to a close, Fritz Horst Melsheimer, the President of the Hamburg Chamber of Commerce, rated the outcome as very positive: "After the many talks and discussions at our conference, I am certain that China will tackle the drastic and painful economic reforms passed in 2013, and emerge more strongly from the process." He also advocated greater mutual understanding at all levels, and a trusting relationship characterised by resilience. "China and Europe have much on common in terms of economic aspects. For this reason China and Europe should work together with the aim of further developing an open, multilateral, rule-based global order for business and trade."

(v.l) Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., Dr. Bernd Egert, Staatsrat in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, Katrin Werdermann, Leiterin des Wirtschaftsreferats des Deutschen Generalkonsulates in St. Petersburg, Igor Lonsky, Vorsitzender des Komitees für Außenbeziehungen der Stadtverwaltung von St. Petersburg, und Natalia Kapkajewa, HHM-Repräsentantin

(left-to-right) Ingo Egloff, Executive Board Member of Port of Hamburg Marketing, Dr Bernd Egert, State Councillor for the Hamburg Ministry for Economic Affairs, Transport and Innovation of the Free and Hanseatic City of Hamburg, Katrin Werdermann, Head of the Economic Affairs department of the German Consulate-General in St Petersburg, Igor Lonsky, Chairman of the External Relations Committee of the St Petersburg city government, and Natalia Kapkajewa, HHM representative officer.

Foto: HHM

Die Hamburger Hafenwirtschaft setzt beim Hafenabend in St. Petersburg auf Dialog

Seit 1957 sind Hamburg und St. Petersburg Partnerstädte und pflegen enge wirtschaftliche, kulturelle, soziale und wissenschaftliche Kontakte. Die Häfen beider Städte verbinden ebenfalls seit Jahrzehnten gute wirtschaftliche Beziehungen. So setzen Hamburg und St. Petersburg auch in politisch angespannter Lage auf Dialog und Zusammenarbeit. Am 19. August trafen sich deshalb über 220 Vertreter der Hafen- und Transportwirtschaft aus Hamburg und Russland auf dem traditionellen Hamburger Hafenabend in St. Petersburg, der von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) ausgerichtet wurde. Aus der Elbestadt war Dr. Bernd Egert, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, angereist. Igor Lonsky, Vorsitzender des Komitees für Außenbeziehungen der Stadtverwaltung von St. Petersburg, war ebenso wie zahlreiche hochrangige Vertreter aus der russischen Transport- und Logistikwirtschaft unter den zahlreichen Gästen im Panoramarestaurant „Le Vernissage“ im Hotel Ambassador. Die aktuelle politische Lage war auch das Hauptthema des Hafenabends und Gegenstand vieler Gespräche unter den Gästen. Igor Lonsky wünschte in seinem offiziellen Grußwort beiden Hafenstandorten viel Erfolg, wachsenden Umschlag und eine weiterhin erfolgreiche Zusammenarbeit unter stabilen wirtschaftspolitischen Bedingungen. HHM-Vorstand Ingo Egloff sprach in seiner Begrüßung über die Umschlagergebnisse des Hamburger Hafens für das erste Halbjahr 2014 und betonte die besondere Bedeutung Russlands als zweitwichtigster Partner des Hamburger Hafens.
Er freute sich über die zahlreich erschienenen russischen Teilnehmer und hieß besonders die Gäste aus Hamburg herzlich willkommen, die der Einladung von HHM nach St. Petersburg gefolgt waren. „Die Hamburger Hafenwirtschaft hofft, dass auf der politischen Ebene bald wieder Rationalität und gegenseitiges Vertrauen vorherrschen, denn diese sind eine Grundlage für Handel, wirtschaftliche Beziehungen sowie weitere Zusammenarbeit in der Zukunft“, so Egloff.

Hamburg's port-related industries rely on dialogue at the port soiree in St Petersburg

Hamburg and St Petersburg have been partner cities since 1957 and maintain close ties in business, culture and science. The ports of the two cities have also enjoyed a good business relationship reaching back decades. For this reason, Hamburg and St Petersburg are continuing to rely on dialogue and cooperation despite the current political tension. In this spirit of cooperation, some 220 representatives from the port and transport sectors in Hamburg and in Russia met at the traditional Port of Hamburg Soiree in St Petersburg, which was organised and hosted by Port of Hamburg Marketing (HHM).
Dr Bernd Egert, State Councillor for the Ministry for Economic Affairs, Transport and Innovation of the Free and Hanseatic City of Hamburg had arrived from the city on the river Elbe to attend the event. Igor Lonsky, Chairman of the External Relations Committee of the St Petersburg city government was also among the many guests at the “Le Vernissage” panorama restaurant at the Hotel Ambassador, as were numerous high-ranking representatives from Russia's transport and logistics sector. It was not surprising that the current political situation was the main topic at the port soiree, and also the subject of many conversations among the guests themselves. In his official welcoming address, Igor Lonsky wished both port location success, growing volumes of cargo handled, as well as a continuation of the successful cooperation between them, in stable political and economic conditions. In his welcoming speech HHM Executive Board Member Ingo Egloff referred to the Port of Hamburg's cargo-handling figures for the first half of the year 2014, and he underlined the special significance of Russia as the second-most important trading partner for the Port of Hamburg. He expressed his delight at the many Russian guests attending the soiree, and he extended a special welcome to the guests from Hamburg who had followed HHM's invitation to St Petersburg. “Hamburg's port-related businesses are hoping that soon rationality and mutual trust will once again prevail in the political sphere, since they represent the foundation for trade, economic ties and continued cooperation in the future,” said Egloff.

Foto: Contargo

Güterzüge auf dieser Strecke wurde dadurch erhöht und entlastet die stark befahrene Trasse zwischen Hannover und Hamburg.

Für die bayerische Industrie ist der Hamburger Hafen das Tor zur Welt

Der Hamburger Hafen ist der wichtigste Umschlagplatz für den Ex- und Import von Waren aus und nach Bayern. Rund 52 Prozent des gesamten Überseehandels des Bundeslandes gehen über den Elbehafen. Von den in Hamburg in 2013 insgesamt umgeschlagenen 9,3 Millionen Standardcontainern wurden 720.000 aus bzw. nach Bayern transportiert. Für die stark exportorientierte Wirtschaft des Freistaats sind die geografische Nähe und die sehr gute Verkehrsanbindung zwischen Deutschlands größtem Seehafen und den Wirtschaftsunternehmen in der Region von besonderer Bedeutung. Auf der Fachklausur der „ARGE GVZ in Bayern“ im oberfränkischen Hof am 14. Oktober 2014 erläuterte Ingo Egloff, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), als Gastreferent die sehr guten Verkehrs- und Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und Bayern. „Bayern ist von den deutschen Bundesländern der größte Kunde des Hamburger Hafens und partizipiert erheblich an der Wertschöpfung, die der Hamburger Hafen generiert. In einer Untersuchung der OECD von 2012 wurde festgestellt, dass von jedem Euro, der im Hamburger Hafen verdient wird, 12 Cent nach Bayern gehen.“ Die Teilnehmer der Fachklausur aus der bayerischen Industrie, Transport- und Logistikwirtschaft interessierten sich besonders für die Ausbaumaßnahmen der Elbe und die Leistungsfähigkeit und Verkehrsinfrastruktur des Hamburger Hafens. Ingo Egloff sagte hierzu: „Hamburg nimmt als größter deutscher Seehafen in erheblichem Maße nationale Aufgaben wahr und somit ist der Ausbau der Elbe und des Hafenhinterlandverkehrs für die gesamte Bundesrepublik und die europäischen Nachbarn von großer Bedeutung. Die bereits sehr guten Schienenanbindungen Bayerns an den Hamburger Hafen gilt es weiter zu verbessern. Vordringliches Projekt ist dabei der Ausbau des Ostkorridors über Lüneburg-Stendal-Magdeburg-Erfurt-Hof-Regensburg bis Passau.“ Im ersten Bauabschnitt dieser Maßnahme wurde die Strecke zwischen Hamburg und Lüneburg um ein drittes Gleis erweitert und im Juli in Betrieb genommen. Die Kapazität für

For Bavaria's industry the Port of Hamburg is the gateway to the world

The Port of Hamburg is the most important cargo-handling location for Bavaria's imports and exports. Around 52 per cent of the entire foreign trade of this German federal state passes through the port of the river Elbe. Of the total of 9.3 million standard containers handled in Hamburg in 2013, some 720,000 were on the way from or to Bavaria. For the strongly export-oriented economy of the Free State of Bavaria, the geographical proximity and the excellent transport links between Germany's biggest seaport and the businesses in the region are of special significance. Appearing as a guest speaker at the special conference of the “ARGE GVZ in Bayern” (Working Group Freight Centre in Bavaria) at Hof in Upper Franconia on 14 October 2014, Ingo Egloff, Member of the Executive Board of Port of Hamburg Marketing (HHM), talked about the excellent trade relations between the Port of Hamburg and Bavaria. “Of all the German federal states, Bavaria is the biggest customer for the Port of Hamburg, and it makes a significant contribution to the added value generated by the Port of Hamburg. An OECD study in 2012 found that of every euro earned at the Port of Hamburg, 12 cents go to Bavaria.” The participants at the special conference, representatives of Bavaria's industry and the transport and logistics sectors, were particularly interested in the upgrade measures for the river Elbe and the performance and the transport infrastructure of the Port of Hamburg. Ingo Egloff commented: “As Germany's biggest seaport, Hamburg performs national functions of considerable significance, and for this reason the upgrade of the Elbe and of the transport infrastructure in the hinterland is of great importance for the entire German country and its European neighbours. While the rail links from Bavaria to the Port of Hamburg are already very good, they need to be improved further still. A priority project here is the upgrade of the eastern corridor via Lüneburg-Stendal-Magdeburg-Erfurt-Hof-Regensburg to Passau.” In the first construction phase in this project, the line between Hamburg and Lüneburg was upgraded with the addition of a third track, which will be commissioned in July. This results in an increased capacity to handle freight trains on this stretch, and this in turn will ease the load on the heavily frequented route between Hanover and Hamburg.

Foto: Marc Ihle

Hafenwirtschaft atmet durch – gute Stimmung auf dem Mitglieder-Treff von Hafen Hamburg Marketing

Für Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) und seine 290 Mitgliedsunternehmen gab es reichlich Grund zu feiern: Ein neuer Liegeplatz für Großcontainerschiffe, eine überdurchschnittlich gute Umschlagentwicklung und Fortschritte bei wichtigen Infrastrukturprojekten sorgten in der letzten Zeit für gute Stimmung in der Hafenwirtschaft. Diese und weitere Themen durchzogen auch den Hafen Hamburg Marketing Mitglieder-Treff am 26. August im Altonaer Kaispeicher. Die jährlich stattfindende Veranstaltung ist Treffpunkt für Akteure aus der Hafen- und Logistikbranche sowie der Industrie. Rund 220 Gäste kamen zu dem maritimen Branchentreffen, um sich unter anderem mit den HHM-Repräsentanten aus Russland, Polen, Ungarn, der Tschechischen Republik, Österreich und Deutschland auszutauschen. Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority und Mitglied des HHM-Aufsichtsrats, bedankte sich in seinen Grußworten bei dem HHM-Team für die erfolgreiche internationale Marktbearbeitung, die in Zusammenarbeit mit den Mitgliedsunternehmen dazu beiträgt, dass der Hamburger Hafen trotz der immer noch ausstehenden Fahrrinnenanpassung weltweit ein positives und leistungsstarkes Image genießt. Für schöne Bilder auf der Veranstaltung sorgte der Fotograf und Künstler Nico Vincent, mit Unterstützung des „bilderwerk Hamburg“, der den Kaispeicher mit einer Ausstellung an Hafenbildern in noch maritimeres Flair tauchte.

Port-related businesses breathing easier – Upbeat mood at the Port of Hamburg Marketing members' meeting

For the Port of Hamburg Marketing (HHM) and the organisation's membership of 290 companies, there was ample cause for celebration: a new berth for large container ships, an above-average performance in cargo-handling, and solid progress for vital infrastructure projects all contributed to the positive mood among port-related businesses. These and other topics were therefore the subject of discussions at the Port of Hamburg Marketing member meeting at the Kaispeicher venue in Altona, which was held on 26 August. The annual event provides a meeting place for representatives from in the port and logistics sectors as well as from industry. Some 220 guests attended the get-together of the maritime sector in order to exchange views and opinions with, among others, the HHM representatives from Russia, Poland, Hungary, the Czech Republic, Austria and Germany. In his welcoming address, Jens Meier, Managing Director of the Hamburg Port Authority and member of the HHM Supervisory Board, thanked the HHM team for their successful international marketing effort which, through the cooperation with the member companies, contributes towards the fact that the Port of Hamburg enjoys a good reputation around the world as a high-performance port, despite the fact that the fairway is yet to be upgraded. The photographer and artist Nico Vincent, backed by „bilderwerk Hamburg“, further enhanced the maritime atmosphere at the Kaispeicher with his exhibition of beautiful port-related images.

Tschechien will die Schiffbarkeit der Elbe auf seinem Staatsgebiet deutlich verbessern

Tschechien will die Schiffbarkeit der Elbe auf seinem Territorium durch den Bau einer Staustufe bei Decín deutlich verbessern. Dies hat der tschechische Vize-Verkehrsminister Karel Dobes bei der 5. Hauptstadtkonferenz der Kammerunion Elbe/Oder (KEO) in Berlin angekündigt. Die Elbe habe für sein Land zwei große strategische Bedeutungen, so Dobes weiter: Zum einen sei der Fluss für sein Binnenland die Verbindung zum Weltmeer. Und zum anderen stelle der schnelle und kostengünstige Transport über die Elbe die Öl- und Gasversorgung seines Landes für den Fall sicher, dass Russland aufgrund der Ukraine-Krise den Hahn abdrehe. Minister Dobes äußerte die Erwartung, dass die Bundesregierung ihre Zusagen für eine garantierte Schiffbarkeit der Elbe zwischen Prag und Hamburg endlich einhalte. Er berief sich dabei auf den Versailler Vertrag, der Deutschland gegenüber Tschechien zu einem Zugang zum Meer verpflichtet habe. Für die Bundesregierung erklärte Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsministerium: „Wir stehen voll und ganz zu unseren Verpflichtungen gegenüber der Tschechischen Republik, die Elbe als Wasserstraße zu fördern.“ Grundlage dafür bilde ein deutsch-tschechisches Memorandum aus dem Jahr 2006, das die Schiffbarkeit der Elbe zwischen Hamburg und Dresden auf 1,60 Meter an 345 Tagen im Jahr und im selben Zeitraum zwischen Dresden und der tschechischen Grenze auf 1,50 Meter garantieren solle. Dies sei von Bundeskanzlerin Merkel 2011 gegenüber dem damaligen tschechischen Präsidenten bestätigt worden. „Um dauerhaft die Konflikte mit Umweltverbänden zu verringern, wollen wir mit einem

Foto: HK-KEO

Im Bundestag diskutierten Arnold Vaatz, MdB, Jürgen Klimke, MdB, der tschechische Vizeverkehrsminister Karel Dobes, Gustav Herzog, MdB, KEO-Generalsekretär Prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz, KEO-Koordinator Henning Finck und der tschechische Senator Jiri Latjoch.

Debating in the Bundestag were Arnold Vaatz MdB, Jürgen Klimke MdB, the Czech Deputy Minister for Transport Karel Dobes, Gustav Herzog, MdB, KEO General Secretary Prof. Dr Hans-Jörg Schmidt-Trenz, KEO Coordinator Henning Finck and the Czech Senator Jiri Latjoch.

Gesamtkonzept für die Elbe die ökologischen und ökonomischen Interessen zum Ausgleich bringen", sagte Ferlemann. Das Konzept soll 2015 fertig sein und ein Jahr später werde das Planfeststellungsverfahren für die erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen beginnen. „Ich rechne mit mindestens acht Planfeststellungsverfahren", so Staatssekretär Ferlemann.

Czech Republic plans to make significant improvements to the navigability of the Elbe on Czech soil

The Czech Republic plans to make significant improvements to the navigability of the Elbe on Czech soil by building a barrage near Decín. The plan was announced by the Czech Deputy Minister of Transport, Karel Dobes, at the 5th Capital Cities Conference of the Joint Chambers of Commerce Elbe/Oder (KEO) in Berlin. Dobes said for his country the river Elbe was of major strategic significance in two distinct aspects: on the one hand the river represented the link to the world's oceans for his land-locked country, and on the other, fast and cost-effective transportation via the Elbe was safeguarding his country's oil and gas supplies in the event that Russia should turn off the tap because of the crisis in the Ukraine. Minister Dobes voiced his expectation that the German federal government would at long last live up to its commitment towards guaranteeing the navigability of the Elbe between Prague and Hamburg. He cited the Treaty of Versailles, under which Germany was obliged to provide the Czech Republic with access to the open sea. On behalf of the German federal government, Enak Ferlemann, the Parliamentary State Secretary for the Federal Ministry of Transport, stated that: „We stand by our commitment to the Czech Republic to promote the use of the Elbe as a waterway." He said the basis for this policy was a German-Czech memorandum dating back to the year 2006, which was to guarantee the navigability of the Elbe between Hamburg and Dresden at a depth of 1.60 metres on 345 days a year, and at a depth of 1.50 metres for the same period between Dresden and the Czech border. He said this had been confirmed to the Czech President in office at the time by the German Chancellor Merkel in 2011. „To reduce the number of conflicts with environmental organisations in the long term, our aim is to develop an overall concept capable of striking a balance between economic and ecological interests," said Ferlemann. The concept plan is due for completion in 2015, with the planning approval process for the necessary maintenance measures to begin one year after that. „I anticipate that there will be at least eight planning approval processes," added State Secretary Ferlemann.

Foto: HHM

Mitglieder des Green STRING Corridor-Projekts besuchten den Hamburger Hafen
Am 17. September 2014 fand in den Räumen von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) eine Tagung der Partner des Green STRING Corridor-Projekts statt. Im Rahmen dieses EU-geförderten Projekts kooperieren fünf Logistik-Initiativen aus Dänemark, Schweden und Deutschland miteinander. Ziel des Projekts ist es, Synergien zwischen den in dieser Region tätigen Logistikunternehmen und den Logistik Clustern zu schaffen. Im Anschluss an die Tagung begleitete Sandra Kunze von HHM die Teilnehmer durch den Hamburger Hafen und informierte über die neusten Entwicklungen in Deutschlands größtem Seehafen.

Members of the Green STRING Corridor project on visit to the Port of Hamburg
On 17 September 2014, a conference of the partners in the Green STRING Corridor project was held at the premises of Port of Hamburg Marketing (HHM). Five separate logistics initiatives from Denmark, Sweden and Germany cooperate in this EU-funded project. The aim of the project is to create synergies between the logistics companies operating in this region and the logistics clusters. After the conference, Sandra Kunze from HHM accompanied the participants on a tour of the Port of Hamburg and informed them of the latest developments at Germany's biggest seaport.

Hafenhinterlandanbindungen und Energieversorgung im Fokus des dritten Schleswig-Holsteinischen Hafentags

Über 200 Teilnehmer folgten der Einladung zum dritten Schleswig-Holsteinischen Hafentag im neuen Kreuzfahrtterminal im Kieler Ostuferhafen. Der Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen (GvSH) begrüßte Vertreter aus Politik, maritimer Logistik und Hafenwirtschaft aller Küstenbundesländer. Hauptaugenmerk galt den erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Optimierung der Hafenhinterlandanbindungen. Im Hinblick auf die bevorstehenden neuen Umweltanforderungen an Schiffstreibstoffe in Nord- und Ostsee thematisierten die Experten die alternative Energieversorgung von Schiffen und den weiteren Nutzen für Industrie und Region.
Als Ehrengast begrüßten die Veranstalter Uwe Beckmeyer, Maritimer Koordinator der Bundesregierung und Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie. In seinen Ausführungen stellte er heraus, dass Schleswig-Holsteins Häfen als Knotenpunkt zwischen Nord- und Ostsee einen wichtigen Beitrag für den internationalen Güterverkehr leisten. Die Notwendigkeit einer funktionierenden Infrastruktur im Hafenhinterland stehe auf der politischen Agenda weit oben. Schon heute ist der Hafenstandort Schleswig-Holstein mit über 50 Millionen Tonnen Ladung, 15 Millionen Passagieren und rund 50.000 Arbeitsplätzen von hoher nationaler und internationaler Bedeutung und hat sich mit kontinuierlichem Wachstum nach Hamburg und Bremen zum bundesweit drittgrößten Hafenstandort entwickelt.

Port hinterland connections and energy supply were the focus of the third Schleswig-Holstein Port Day

Over 200 participants followed the invitation to the third Schleswig-Holstein Port Day, held at the Cruise Terminal at the Ostuferhafen in Kiel. The organisation Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen, GvSH (general association of ports in the German federal state of Schleswig-Holstein) welcomed representatives from politics, maritime logistics and port-related businesses in all coastal federal states. The main focus was on the infrastructure measures needed to optimise the hinterland links to and from the ports. In view of the forthcoming new environmental requirements for ship fuels in the North Sea and the Baltic Sea, the experts discussed alternative energy supply options for ships, as well as any associated benefits for industry and for the region.
As a guest of honour, the organisers welcomed Uwe Beckmeyer, Maritime Coordinator for the federal government and Parliamentary State Secretary for the Federal Minister for Economic Affairs and Energy. In his presentation, Mr Beckmeyer highlighted the fact that the ports in the federal state of Schleswig-Holstein, serving as a hub between the North Sea and the Baltic Sea,

Foto: Brunsbüttel Ports

v.l.n.r. Dr. Dirk Claus, Frank Schnabel, Uwe Beckmeyer, Dr. Frank Nägele
(left-to-right) Dr Dirk Claus, Frank Schnabel, Uwe Beckmeyer, Dr Frank Nägele

are making an important contribution to the international cargo traffic. He said the need for an efficient infrastructure for port hinterland ranked very high on the political agenda. Even today Schleswig-Holstein as port location, handling over 50 million tons of cargo, serving 15 million passengers and providing around 50,000 jobs, is of great national and international significance, and it has shown steady growth to become Germany's third-biggest port location, after Hamburg and Bremen.

Oberösterreich setzt im Überseehandel auf Hamburg

Oberösterreich ist eine der Regionen mit dem stärksten Verkehrsaufkommen in Österreich für containerisiertes und konventionelles Stückgut. 20 Prozent des gesamtösterreichischen Voll-Containervolumens kommen aus diesem Bundesland. Insgesamt erreichte Österreich 2013 ein Containeraufkommen von 587.000 TEU, fast die Hälfte davon (275.000 TEU) werden über den Hamburger Hafen abgewickelt. In Oberösterreich sorgen namhafte Industriebetriebe und Verlader wie BMW, Ebner, Engel, KTM, Lenzing, Plasser & Theurer, Siemens und Voest für den sehr hohen Exportanteil. Der Hamburger Hafen ist mit mehr als 110 weltweiten Liniendiensten zu nahezu jedem Hafen der Welt eine optimale Drehscheibe für die Überseeverkehre der weltweit agierenden Im- und Exportunternehmen in Oberösterreich. Mehr als 30 Container-Ganzzüge verbinden Oberösterreich jede Woche mit Deutschlands größtem Überseehafen und ermöglichen flexible und umweltfreundliche Transportabläufe.
„Hamburg ist für Oberösterreich der wichtigste Hafen im Übersee-Containerverkehr. Besonders die Eisenbahnverbindung spielt für den Containertransport auf dieser Relation eine wichtige Rolle. Mehr als 90 Prozent der zwischen Hamburg und Österreich transportierten Boxen gehen über die Schiene, und das ohne zusätzliche Subventionen“, betont Alexander Till, Leiter der Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz Wien. Für die österreichische Wirtschaft ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Richtung Seehafen Hamburg zur Abwicklung ihres Außenhandels von großer Bedeutung. Um die Geschäftsbeziehungen zu vertiefen und über aktuelle Entwicklungen im Hamburger Hafen zu informieren,

Europäische Agrarterminalbetreiber waren vom Hamburger Hafen beeindruckt
Anlässlich der European Commodities Exchange fand in diesem Jahr auch die Tagung von Unistock, des Verbands der europäischen Agrarterminalbetreiber, am 16. Oktober 2014 in Hamburg statt. Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), begrüßte die Teilnehmer auf der Barkasse „Diplomat“ und erläuterte die Prozesse und neusten Entwicklungen in Deutschlands größtem Seehafen. Während der zweistündigen Fahrt wurden auch die Hamburger Agrarterminals angefahren und Jaana Kleinschmit von Lengefeld und Oliver Balkhausen vom Agrarterminalbetreiber ADM informierten über die Abläufe in ihrem Unternehmen.

European agribulk terminal operators impressed by the Port of Hamburg
On the occasion of the “European Commodities Exchange”, the conference of Unistock, the European association of professional portside storekeepers for agribulk commodities, was held in Hamburg this year, on 16 October 2014. Ingo Egloff, Executive Board Member of Port of Hamburg Marketing (HHM), welcomed the conference participants on the luxury motor launch "Diplomat", where he explained the processes and latest developments taking place at Germany's biggest seaport. The two-hour cruise included a visit to Hamburg's agribulk terminals, and Jaana Kleinschmit, from Lengefeld, and Oliver Balkhausen, from the agribulk terminal operator ADM, provided insights into the operations of their companies.

Foto: HHM

lud die Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz Wien gemeinsam mit dem Hafen Linz Vertreter der Hamburger und Österreichischen Hafen- und Verkehrswirtschaft im September zu einer Kundenveranstaltung nach Linz ein. Franz Frisch, Leiter Containerterminal Linz AG, und Alexander Till, Leiter der Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz Wien, begrüßten die Gäste auf dem historischen Schaufelraddampfer „Schönbrunn“ und betonten die ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen dem Hafen Linz und dem Hafen Hamburg. Hafen Hamburg Marketing Vorstand Axel Mattern unterstrich ebenfalls die hervorragende Verbindung zwischen den beiden Häfen. Der Hafen Linz ist schon seit vielen Jahren Mitglied des Hafen Hamburg Marketing e.V.

Upper Austria relies on Hamburg for its overseas trade

Upper Austria is among the regions generating the greatest volume of traffic in containerised and conventional general cargo in Austria. Some 20 per cent of Austria's entire full-container volume originates in this federal state. Austria generated a total container volume of 587,000 TEU in 2013, and almost half of this (275,000 TEU) was shipped via the Port of Hamburg. Contributing to the very high proportion of exports from Upper Austria are a number of well-known manufacturers and shippers such as BMW, Ebner, Engel, KTM, Lenzing, Plasser & Theurer, Siemens and Voest. With over 110 worldwide liner services to almost every port around the world, the Port of Hamburg is the ideal hub for the overseas traffic of these globally operating exporters in Upper Austria. Over 30 container block trains link Upper Austria with Germany's biggest overseas port each week, providing flexible and environmentally friendly transport processes. “Hamburg is the most important port for container traffic bound for overseas for Upper Austria. The rail link in particular has an important role for container transport on this route. Over 90 per cent of boxes carried between Hamburg and Austria travel by rail, and this is without any additional subsidies,” stressed Alexander Till, Head of the Port of Hamburg Marketing representative office in Vienna. For Austria's economy, the upgrade of the transport infrastructure to the seaport of Hamburg is of vital importance for the country's foreign trade. In an effort to enhance existing business relationships and provide information about recent developments at the Port of Hamburg, the Port of Hamburg Marketing representative office in Vienna and the Port of Linz jointly invited representatives from Hamburg's and Austria's port-related businesses and from the transport sector to a customer event in Linz. Franz Frisch, Head of the company Containerterminal Linz AG, and Alexander Till, the Head of the Port of Hamburg Marketing representative office in Vienna, welcomed the guests aboard the historic paddle steamer “Schönbrunn”. In their welcoming speeches, they emphasised the excellent cooperation between the Port of Linz and the Port of Hamburg. Port of Hamburg Marketing CEO Axel Mattern also underlined the outstanding links between the two ports. The Port of Linz has been a member of the Port of Hamburg Marketing association for many years.

Foto: HHM

v.l. Franz Frisch, Leiter Containerterminal Linz AG, Hafen, Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing, Erich Haider, Vorstandsvorsitzender Linz AG, Harald Kronsteiner, Geschäftsführer Österreichische Donaulager GmbH und Alexander Till, Leiter der Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz Wien./left to right: Franz Frisch, Head of the Containerterminal Linz AG, Axel Mattern, Executive Board Member of Port of Hamburg Marketing, Erich Haider, CEO Linz AG, Harald Kronsteiner, Managing Director of Österreichische Donaulager GmbH and Alexander Till, Head of Port of Hamburg Marketing Representative Office Vienna.

Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe ist auch für die tschechische Wirtschaft von großer Bedeutung

Der Hamburger Hafen ist mit seiner exzellenten seeseitigen Anbindung an die Weltmärkte der bedeutendste Überseehafen für den tschechischen und slowakischen Außenhandel. Ein guter Grund für Hafen Hamburg Marketing, einmal im Jahr in Prag zu einem Hafenabend für die Vertreter aus Verkehrswirtschaft, Industrie, Handel, Institutionen und Verbände einzuladen. „Wir rechnen dieses Jahr im seeseitigen Außenhandel unseres Landes mit einem Gesamtvolumen von 600.000 TEU. Rund 57 Prozent davon werden über den Hamburger Hafen umgeschlagen. Die Transportkette über Hamburg ist nicht nur streckenmäßig die kürzeste, sondern dank der guten Containerzugverbindungen auch die umweltfreundlichste. Die Wirtschaft in der Tschechischen Republik und der Slowakischen Republik registriert mit großer Besorgnis, dass die Entscheidung zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe durch das deutsche Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ausgesetzt wurde und dadurch noch einmal Zeit bis zu einer Entscheidung und dem Baubeginn vergeht. Die Fahrrinnenanpassung ist auch für Deutschlands Nachbarstaaten von größter Bedeutung. Wir brauchen dringend einen nicht nur landseitig, sondern auch seeseitig gut erreichbaren Hamburger Hafen. Hamburg ist für uns das Tor zur Welt“, betonten Bohumil Prusa, Hafen Hamburg Marketing Repräsentant in Prag, und Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing, in ihren Begrüßungsworten. „Für die Tschechische Republik ist die Elbe als Zugang zum europäischen Wasserstraßennetz lebensnotwendig zur umweltfreundlichen Abwicklung unserer Güterverkehre. Wir müssen uns weiterhin gemeinsam mit unseren Partnern in der Metropolregion Hamburg dafür einsetzen, unsere Interessen gegenüber den Bundesregierungen und der EU zu vertreten und die Schiffbarkeit der gesamten Elbe zu verbessern“, sagte der stellvertretende Verkehrsminister der Tschechischen Republik, Karel Dobes auf dem Hafenabend. Auch vor dem Hintergrund der EU-Wasserrahmenrichtlinie haben die Anpassung von Flüssen und der seeseitige Zugang zum Hamburger Hafen im Bereich Unter- und Außenelbe einen besonderen Stellenwert bekommen. Dobes bedankte sich in seinen Grußworten darüber hinaus bei Hafen Hamburg Marketing für die gute Kooperation und Unterstützung der Tschechischen Republik, insbesondere bei Themen wie dem Ausbau und der stärkeren Nutzung der Elbe als wichtigen Verkehrsweg für Tschechiens Außenhandel.

Deepening the fairway in the Lower and Outer Elbe river is also of great importance for the Czech economy

The Port of Hamburg with its excellent maritime links to the world's markets is the most important overseas port for the foreign trade of the Czech and Slovak Republics. This is a very good reason for Port of Hamburg Marketing to invite representatives from industry, the transport sector and businesses as well as institutions and associations to attend a port soiree in Prague once a year. “This year we anticipate reaching a total volume of 600,000 TEU in our country's sea-borne foreign trade. Around 57 per cent of this will be shipped through the Port of Hamburg. The transport chain via Hamburg is not only the shortest in terms of distance, but thanks to the good container train links it is also the

Foto: HHM

Hamburger Logistik-Studenten zu Besuch im russischen Hafen Bronka
Die Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz in St. Petersburg hat für eine Gruppe Logistik-Studenten der Hamburg School of Business Administration im Oktober ein Besichtigungsprogramm des Multipurpose Complex Bronka (MMPK Bronka) organisiert. In Bronka, 30 Kilometer entfernt von St. Petersburg, entsteht zurzeit der Port of Bronka mit Anlagen für den Container-, Multipurpose- und RoRo-Umschlag. Während der Terminalbesichtigung erhielten die Studenten Einblicke in die Entwicklungsphase des neuen Hafens sowie Umweltschutzmaßnahmen. Trends beim Güterumschlag und im Seeverkehr wurden ebenfalls präsentiert. Darüber hinaus besuchten die Studenten unter Leitung von Professor Jan Ninnemann ein Terminal der Global Ports und erhielten auch hier Einblicke in die Entwicklungspläne des Hafens.

Hamburg logistics students visit the Russian port of Bronka
In October the Port of Hamburg Marketing representative office in St Petersburg organised an inspection tour of the Multipurpose Complex Bronka (MMPK Bronka) for a group of logistics students from the Hamburg School of Business Administration. In Bronka, some 30 kilometres from St Petersburg, the Port of Bronka is currently being built, featuring facilities for container, multi-purpose and RoRo cargo handling. The inspection tour of the terminal presented the students with insights regarding the development phase of the new port, the environmental protection measures that have been put in place, as well as current trends in cargo-handling and maritime shipping. In addition, the students led by Professor Jan Ninnemann visited a terminal owned by Global Ports, and here again they were given insights into the development plans for the port.

Foto: HHM

BU: v.l.: Vladimír Dobos, Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz Prag, Matthias Heinz, Deutsche Botschaft, Prag, Ursula Schulz, hamburg ambassador, Ingo Egloff, Hafen Hamburg Marketing Vorstand, Thomas Lütje, Geschäftsführer HHLA Container Terminals, Karel Dobes, Verkehrsministerium CZ, Prag, Isabel Biedermann, DB Rail Services, Prag, Bohumil Prusa, Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz Prag/Caption: left to right: Vladimír Dobos, Port of Hamburg Marketing representative office in Prague, Matthias Heinz, German Embassy, Prague, Ursula Schulz, Hamburg Ambassador, Ingo Egloff, Executive Board Member of Port of Hamburg Marketing, Thomas Lütje, Managing Director HHLA Container Terminals, Karel Dobes, Ministry of Transport CZ, Prague, Isabel Biedermann, DB Rail Services, Prague, Bohumil Prusa, Port of Hamburg Marketing representative office in Prague

most environmentally friendly option. The economies of the Czech Republic and the Slovak Republic have registered with some concern that the ruling regarding the fairway upgrade in the Lower and Outer Elbe has been set aside by German Federal Administrative Court in Leipzig, which means still more time will pass before a decision will be made and until the measure can be implemented. The fairway upgrade is of the utmost importance for Germany's neighbouring states as well. Good access to the Port of Hamburg not only by land but also by sea is an urgent requirement for us. Hamburg is our gateway to the world," stressed both Bohumil Prusa, Port of Hamburg Marketing representative in Prague, and Ingo Egloff, Executive Board Member of Port of Hamburg Marketing, in their welcoming address. "For the Czech Republic, having access to the European network of waterways through the Elbe is vital as it allows us to transport our freight in an environmentally friendly manner. Together with our partners in the Hamburg metropolitan region, we must continue to represent our interests vis a vis the national governments and the EU in order to improve navigability along the entire Elbe," said the Deputy Minister for Transport of the Czech Republic, Karel Dobes, at the port soiree. Moreover, upgrade measures in rivers and the provision of access to the Port of Hamburg by sea in the region of the Lower and Outer Elbe have gained added significance in the context of the EU Water Framework Directive. In his welcoming address, Dobes also thanked Port of Hamburg Marketing for the good cooperation and the support rendered to the Czech Republic, especially on matters relating to the upgrade and increased utilisation of the Elbe as the most important transport route for the Czech foreign trade.

Foto: HHM/Glebinski

5. See-Hafen-Kongress in Hamburg
Rund 100 Teilnehmer aus dem Industrie- und Verkehrsbereich diskutierten auf dem von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) und UMCO Umwelt Consult GmbH organisierten 5. See-Hafen-Kongress am 5. November in Hamburg über die Anforderungen und Perspektiven von küstennahen Industrieansiedlungen und Verbesserungen in der Infrastruktur sowie über die weitere Entwicklung von Hafen- und Transportlösungen im Seehafen-Hinterlandverkehr. Im Fokus der Impulsvorträge und Podiumsdiskussionen mit Experten aus Industrie, Hafenwirtschaft und Institutionen standen die Entwicklungsaussichten der Chemieregion Unterelbe, die Zusammenarbeit der Häfen an der Unterelbe und die Herausforderungen an den Seehafen-Hinterlandverkehr per Eisenbahn und Binnenschiff.

5th Seaport Conference in Hamburg
Around 100 guests representing the industrial and transport sectors attended the 5th Seaport Congress, organised by Port of Hamburg Marketing (HHM) and UMCO Umwelt Consult GmbH on 5 November in Hamburg, to discuss the requirements and prospects for industrial zones in coastal regions, improvements to the infrastructure, and the further development of port and transport solutions in seaport-to-hinterland traffic. The keynote speeches and panel discussions with experts from industry, port-related businesses and institutions focused on the development prospects for the chemical industry region Lower Elbe, the cooperation between the ports along the Lower Elbe and the challenges to be overcome in seaport-hinterland traffic carried by rail and inland waterway vessels.

Hafenabend in Hannover
Auf dem Hafenabend in Hannover am 24. September informierte HHM-Vorstand Ingo Egloff die rund 90 teilnehmenden Spediteure, Reeder, Urverlader und die Hafenwirtschaft über aktuelle Themen, wie die strategische Entwicklung des Hamburger Hafens. Thorsten Porath, Geschäftsführer Porath Customs Agents GmbH, referierte über Zollkontrollen und Mathias Krage, Vorsitzender des Deutschen Speditions- und Logistikverbands, betonte die positive Zusammenarbeit der Spediteure mit dem Hamburger Hafen. Der Hafenabend fand in der IHK Hannover statt. Auf dem Bild v.l.: Tilmann Brunner, Abteilungsleiter International der IHK Hannover, Mathias Krage, Vorsitzender des DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V., Ingo Fehrs, Hafenstrategie Hamburg Port Authority, Ingo Egloff, Vorstand HHM, Volker Hahn, Repräsentant Nord- und Westdeutschland HHM, und Thorsten Porath, Porath Customs Agents GmbH.

Port Soiree in Hanover
At the port soiree hosted in Hanover on 24 September, HHM Executive Board Member Ingo Egloff provided the gathering of about 90 forwarding agents, ship owners, shippers and port-related businesses with information on current issues such as the strategic development of the Port of Hamburg. Thorsten Porath, Managing Director of Porath Customs Agents GmbH, spoke about customs controls, and Mathias Krage, Chairman of the German Freight Forwarders and Logistics Association, emphasised the positive cooperation between forwarding agents and the Port of Hamburg. The venue for the port soiree was the IHK Hanover (the Hanover Chamber of Commerce and Industry). Shown in the photograph, left-to-right: Tilmann Brunner, Head of the International department of the IHK Hanover, Mathias Krage,

Foto: HHM

Chairman of the DSLV (German Freight Forwarders and Logistics Association), Ingo Fehrs, Port Strategy of the Hamburg Port Authority, Ingo Egloff, Executive Board Member of HHM, Volker Hahn, HHM representative for northern and western Germany, and Thorsten Porath, Porath Customs Agents GmbH.

Foto: Initiative Kiel-Canal/Yorck Maecke

Parlamentarischer Abend zum Nord-Ostsee-Kanal: Wirtschaft fordert umfassende Modernisierung

Mehr als 100 Gäste, unter ihnen gut 20 Mitglieder des Deutschen Bundestages, haben sich am 23. September in der Landesvertretung Schleswig-Holstein in Berlin umfassend über den aktuellen Zustand sowie den Investitionsbedarf am Nord-Ostsee-Kanal informiert. Eingeladen hatte zu dem Parlamentarischen Abend unter dem Motto „Lebensader Nord-Ostsee-Kanal – Maritime Logistik für Deutschland und Europa“ die Initiative Kiel-Canal e.V. in Zusammenarbeit mit dem Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V., Hafen Hamburg Marketing, der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen, Seaports of Niedersachsen, dem Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V., der IHK Nord, dem JadeWeserPort und Via Bremen. Jens Broder Knudsen, Vorsitzender der Initiative Kiel-Canal e.V., erinnerte in seinem Grußwort an die vielfältigen Funktionen der meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt: „Der Nord-Ostsee-Kanal ist weit mehr als nur ein wichtiges Element des europäischen Verkehrswegenetzes, er ist vielmehr ein unverzichtbares Tor für die exportorientierte deutsche Wirtschaft“, betonte Knudsen. Gemeinsam mit den deutschen Seehäfen sei er ein unverzichtbarer Standortfaktor für die Exportwirtschaft der Bundesrepublik und sichere Beschäftigung sowie Wertschöpfung auch in südlichen Binnenländern wie Baden-Württemberg und Bayern. Direkt hingen Tausende Arbeitsplätze vom Kanal ab, fügte Knudsen hinzu. „Der Weg in die Ostsee ist durch den Nord-Ostsee-Kanal bis zu 800 Kilometer kürzer als um die Nordspitze Dänemarks – das bedeutet je nach Schiffstyp bis zu 50 Tonnen weniger Treibstoffverbrauch – und weniger Treibstoffverbrauch bedeutet weniger Emissionen und damit eine Entlastung unseres Klimas“, ergänzt Knudsen. Auch für Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., steht fest, dass der Hamburger Hafen in seiner Funktion als logistische Drehscheibe des seeseitigen Außenhandels zur Abwicklung der wachsenden Güterströme auf einen funktionsfähigen und störungsfrei befahrbaren Nord-Ostsee-Kanal angewiesen ist. Ausdrücklich lobten die Redner des Parlamentarischen Abends, dass die Bundespolitik in den vergangenen Monaten wichtige Weichen für die Zukunft des Nord-Ostsee-Kanals gestellt habe. Neben dem beschlossenen Neubau einer fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel sowie der Begradigung der Oststrecke vor Kiel seien jedoch auch eine Erneuerung der bestehenden Schleusen in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel sowie eine Vertiefung des gesamten Kanals von 9,5 auf 10,5 Meter notwendig. „Die Feederschiffe, die Container von den großen Nordseehäfen in den Ostseeraum weiterverteilen, werden immer größer, breiter. Damit tauchen sie auch tiefer ins Wasser ein als früher“, erläuterte Jens B. Knudsen diese Forderung. Um die notwendige Modernisierung zügig und effizient durchführen zu können, benötige die Wasser- und

Foto: HHM

Hafenabend Warschau
Im Hotel Mercure Warszawa Centrum trafen sich rund 230 Vertreter der polnischen und Hamburger Hafen- und Transportwirtschaft sowie Vertreter des polnischen Ministeriums für Entwicklung und Infrastruktur zum Netzwerken auf dem von Hafen Hamburg Marketing veranstalteten Hafenabend. In 2014 sind die Containerverkehre zwischen Hamburg und Polen besonders schnell gewachsen – ein guter Grund zur weiteren Stärkung der Partnerschaft, wozu Maciej Brzozowski, Vertreter von Hafen Hamburg Marketing in Warschau, in seinem Grußwort aufrief. Auf dem Bild v.l: Dorota Raben, Vorstandsvorsitzende Gdansk Port Authority, Maciej Brzozowski, HHM-Repräsentant Warschau, Axel Mattern, HHM-Vorstand, Marina Rimpo, Leiterin Marktentwicklung Ostseeraum bei HHM, und Iris Reinl, Deutsche Botschaft

Port Soiree in Warsaw
Some 230 representatives of Poland's and Hamburg's port-related businesses and the transport sector as well as representatives of Poland's Ministry for Development and Infrastructure met at the Hotel Mercure Warszawa Centrum for the purpose of networking at a port soiree organised by Port of Hamburg Marketing. In 2014 container traffic between Hamburg and Poland has shown particularly rapid growth – a good reason for a further strengthening of the partnership, a call made by Maciej Brzozowski, the Port of Hamburg Marketing representative in Warsaw, in his welcoming address. Shown in the photograph, left-to-right: Dorota Raben, Chairwoman of the Executive Board of the Gdansk Port Authority, Maciej Brzozowski, HHM representative in Warsaw, Axel Mattern, Executive Board Member of HHM, Marina Rimpo, Head of Market Development in the Baltic Region for HHM, and Iris Reinl from the German Embassy

Schifffahrtsverwaltung des Bundes zusätzliche Ingenieure und Planer. Außerdem sei die rasche Aufstellung eines Masterplans notwendig, der als roter Faden durch die anstehenden Arbeiten führen und Verlässlichkeit sowie Vertrauen auch für die Kanalkundschaft schaffen könne.

Parliamentary soiree on the Kiel Canal: business demands comprehensive modernisation

More than 100 guests, including over 20 members of the German Bundestag, met on 23 September at the representative office of the state of Schleswig-Holstein in Berlin for a comprehensive exchange of views on the current situation and the need for investment in connection with the Kiel Canal. Invitations to attend the parliamentary soiree under the motto “Lifeline Kiel Canal – maritime logistics for Germany and for Europe” had been sent out by the organisation Initiative Kiel-Canal e.V., in collaboration with the Confederation of German Ship Brokers’ Associations, Port of Hamburg Marketing, the association of seaports in Lower Saxony, the Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V. (the umbrella organisation of ports in the state of Schleswig-Holstein), IHK Nord (Chamber of Industry and Commerce North), the JadeWeserPort and Via Bremen. In his welcoming address Jens Broder Knudsen, the chairman of Initiative Kiel-Canal, reminded the guests of the diverse range of functions served by the world's busiest man-made waterway: "The Kiel Canal is much more than just an important part of the European network of transport routes – it is in fact an indispensable gateway for Germany's export-oriented economy,” said Knudsen. Together with the German seaports, it was an indispensable location factor for the export sector of the German Federal Republic as well as securing jobs and creating added value even in southern inland states like Baden-Württemberg and Bavaria. Knudsen added that thousands of jobs were directly dependent on the canal. "The Kiel Canal shortens the route to the Baltic Sea by up to 800 kilometres compared with the journey around the northern tip of Denmark – which, depending on the type of vessel, can mean savings in fuel consumption of up to 50 tons – and lower fuel consumption also means lower emissions, and hence a reduced burden on our climate,” he said. Ingo Egloff, Executive Board Member of Port of Hamburg Marketing, agreed that the Port of Hamburg in its role as a logistics hub for sea-borne foreign trade depends on the Kiel Canal to operate efficiently and dependably in order to handle the growing flows of cargo.
The speakers at the Parliamentary Soiree praised the fact that over recent months the federal government had made important decisions regarding the future of the Kiel Canal. In addition to the approved construction of a fifth lock chamber at Brunsbüttel and the alignment of the eastern section on the approach to Kiel, there was also a need for the refurbishment of the existing locks at Kiel-Holtenau and at Brunsbüttel, as well as for a deepening of the entire channel from 9.5 to 10.5 metres. “The feeder ships distributing containers from the major North Sea ports throughout the Baltic Region are getting ever larger and wider. As a result they also sit more deeply in the water than they used to in the past," said Jens B. Knudsen in elaborating on this last requirement. He added that to be able to proceed with the necessary modernisation speedily and efficiently, the Federal Authority for Waterways and Shipping needed additional engineers and planners. Moreover, it was necessary to quickly prepare a master plan that would serve as a guide for the measures to be implemented and foster confidence among canal customers as regards the dependability of the canal in the future.

Branchenexperten diskutieren über Status, Herausforderungen und Chancen der deutschen Wasserwege

Rund 250 Teilnehmer folgten der Einladung zu den ersten ShortSeaShipping Days am 7. und 8. Oktober in Lübeck. Gastgeber des Branchentreffs waren die IHK Nord, die IHK zu Lübeck und das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC). Unter der Schirmherrschaft von Torsten Albig, Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein, richten die Veranstalter ihr Hauptaugenmerk auf die Zukunft der Schifffahrt und haben ein Forum geschaffen, dass Entscheider der maritimen Wirtschaft zusammenbringt. Gemeinsam widmen sie sich der Aufgabe, mehr Ladung auf die Wasserstraßen zu bringen. Ehrengast Dr. Frank Nägele, Staatssekretär für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein: „Die Schifffahrt muss wettbewerbsfähig bleiben. Insbesondere große Komponenten können nicht ausschließlich über die klassische Infrastruktur transportiert werden, das ist eine Chance für die Kurzstreckensee- und Binnenschiffverkehre." Gleichzeitig betonte der Staatssekretär die Bedeutung einer funktionierenden Infrastruktur im Hinterland der Häfen. „Wir brauchen die Hafenhinterlandanbindungen, damit unsere Häfen weiterhin ihre Funktion als Umschlagsknotenpunkt wahrnehmen können. Die Zukunft heißt Infrastruktur. Ich verstehe das als Angebot und es gilt, mutig zu sein und zu investieren", so Nägele. Ausdrücklich nannte er dabei auch den Elbe-Lübeck-Kanal als Hinterlandanbindung des Lübecker Hafens. Trotz der Summe der erforderlichen Infrastrukturprojekte ruft der Staatssekretär zum Optimismus auf, denn „Deutschland ist Logistikweltmeister. Ein Titel, den wir nicht gefährden dürfen, indem wir fortgesetzt schlecht über den Logistikstandort Deutschland sprechen."

Foto: Guido Kollmeier/www.blende4.de

v.l.n.r.: Dr. Gernot Tesch (Scandlines), Jürgen Helten (Imperial), Marco Lütz (Bruhn Spedition), Frank Firnkes (K+S AG), Brigitte Segers (EU), Melanie Graf (charakterPR), Timm Ulrich Niebergall (Unifeeder), Hanns Heinrich Conzen (TT-Line), Kurt Bodewig (Bundesverkehrsminister a.D.)/(left-to-right) Dr. Gernot Tesch (Scandlines), Jürgen Helten (Imperial), Marco Lütz (Bruhn Spedition), Frank Firnkes (K+S AG), Brigitte Segers (EU), Melanie Graf (charakterPR), Timm Ulrich Niebergall (Unifeeder), Hanns Heinrich Conzen (TT-Line), Kurt Bodewig (former Federal Minister for Transport).

Industry experts discuss the status and the challenges and opportunities facing Germany's waterways

Around 250 participants accepted an invitation to the inaugural ShortSeaShipping Days held on 7 and 8 October in Lübeck. Hosting this industry meet were the IHK Nord (Chamber of Industry and Commerce North), the IHK Lübeck and the ShortSea-Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC). Under the patronage of Torsten Albig, the Minister-President of the German federal state of Schleswig-Holstein, the event organisers directed the main focus onto the future of shipping, in the process creating a forum for decision-makers in the maritime sector. Their shared objective is to transport more cargo on waterways. The guest of honour Dr Frank Nägele, State Secretary for Economic Affairs, Labour, Transport and Technology of the German federal state of Schleswig-Holstein, said: "The shipping industry must remain competitive. Large components in particular cannot be moved using the traditional infrastructure exclusively, and this presents an opportunity for shortsea and inland waterways shipping." The State Secretary also stressed the importance of having a properly functioning infrastructure in place throughout the hinterland of the ports. "We rely on the connections with the port hinterland in order to allow our ports to continue to play their role as cargo-handling hubs. The future is called infrastructure. To me this represents an opportunity, and the order of the day must therefore be to show courage and go ahead and invest," said Nägele. He expressly included mention of the Elbe-Lübeck Canal as a hinterland connection for the Port of Lübeck. Despite the large number of infrastructure projects that need to be implemented, the State Secretary calls for optimism, because after all, "Germany is the World Champion in logistics. This is one title we must not put at risk by continually badmouthing Germany as a logistics location."

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-Brodten, 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**

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

Marsh GmbH
www.marsh.de

Die Risiken in der maritimen Industrie sind vielfältig und komplex. Das Marine-Team von Marsh bietet daher das gesamte Spektrum an Dienstleistungen im Bereich Risiko- und Versicherungsmanagement für die Logistik-, Hafen- und Schifffahrtsindustrie. Als einer der Branchenführer verfügt Marsh über ein globales Netzwerk mit langjähriger Erfahrung und enormer Platzierungsstärke. Für die Marsh GmbH sind in Deutschland rund 700 Mitarbeiter an den Standorten Detmold, Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Leipzig, München und Stuttgart tätig.

The risks facing the maritime sector are varied and complex. For this reason, the Marine Team of the company Marsh offers the full range of services covering the areas of risk and insurance management for the logistics, port business and shipping sectors. As one of the industry's leaders, Marsh maintains a global network backed by many years' experience and with an enormous placement capacity. Around 700 staff members work for Marsh GmbH in Germany at their Detmold, Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Leipzig, Munich and Stuttgart locations.

IMPERIAL Baris GmbH, Berlin
www.imperial-baris.de

Die IMPERIAL Baris GmbH ist eine Tochter der IMPERIAL Shipping Group. Zur Kernkompetenz gehören die Schwerlast- und Projektlogistik unter Einbeziehung aller Verkehrsträger. Mit Standorten in Berlin, Duisburg, Dresden und Hamburg deckt IMPERIAL Baris unter anderem das Rheinstromgebiet einschließlich Nebenflüssen, die Elbe, die Main-Donau-Schiene und das östliche Kanalgebiet bis nach Polen ab. Binnenschiffe der von IMPERIAL Baris betriebenen Linien „Elbe-Shuttle-Service" und „Rhein-Hamburg-Linie" bringen Schwergutladung in den Hafen Hamburg. Beide Linien bieten eine Alternative zum Straßentransport, der wegen zunehmender Gewichtsbeschränkungen problematischer wird.

IMPERIAL Baris GmbH is a subsidiary of the IMPERIAL Shipping Group. Among the company's core competences are heavy-cargo and project logistics involving the use of all modes of transportation. With locations in Berlin, Duisburg, Dresden and Hamburg, IMPERIAL Baris covers the Rhine river area, including its tributaries, the Elbe, the Main-Danube riverway and the eastern channel region all the way to Poland. Inland waterway vessels operating on the "Elbe Shuttle Service" and the "Rhine-Hamburg Line" operated by IMPERIALS Baris carry heavy cargo to the Port of Hamburg. Both services offer an alternative to road haulage, a mode of transportation that is becoming ever more problematic due to tightening weight restrictions.

Vanguard Logistics Services Deutschland Schifffahrt und Transport GmbH
www.vls-global.com

Mit seinem globalen Netzwerk aus Non-Vessel Operating Common Carriern (NVOCC) bietet Vanguard Logistics Services effiziente Transportlösungen aus einer Hand. Mit mehr als 525 Repräsentanzen in über 100 Ländern ist Vanguard einer der größten neutralen NVOCCs der Welt. Darüber hinaus bietet Vanguard Transportlösungen für Land- und Luftfracht sowie Zusatzdienstleistungen im Lager-, Logistik-, Bestandsmanagement- und Beratungsbereich.

Vanguard Logistics Services provides a global network of Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC) brands for well-developed, integrated and seamless transport solutions. With over 525 points of presence in more than 100 countries Vanguard is one of the largest global sea-freight consolidators in the world. Furthermore Vanguard offers solutions for air and land transports as well as value added services covering warehousing, logistics, inventory management and consultation.

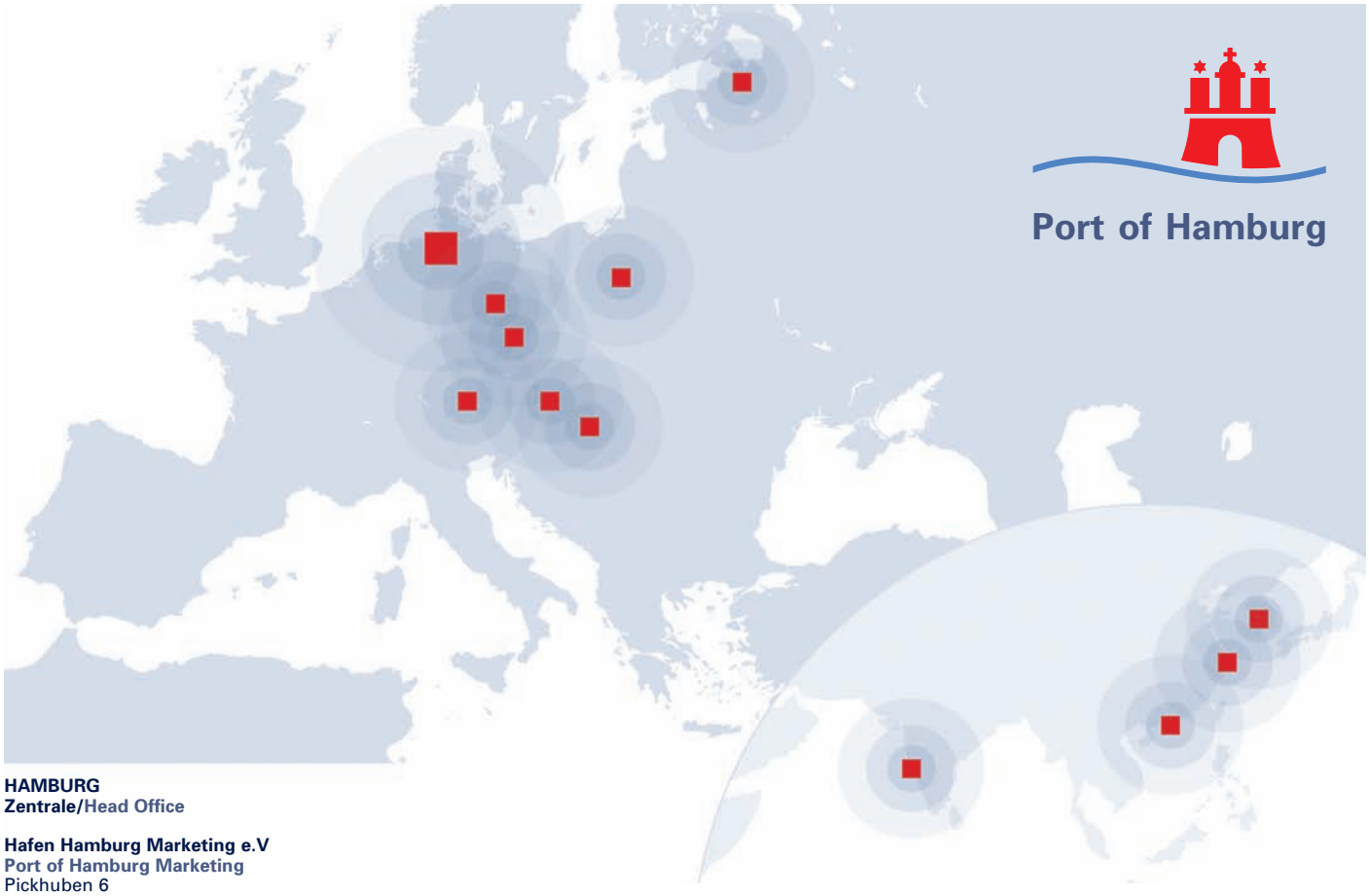
ARGO LTD, St. Petersburg

AGRO Ltd ist ein rapide wachsender Logistikdienstleister mit Sitz in Moskau und St. Petersburg. Die Hauptgeschäftssparten sind Eisenbahntransporte und Containerspedition innerhalb Russlands und der GUS-Staaten, Projektfrachtumschlag, Lagerung und Zollabfertigung. Außerdem hat ARGO Erfahrung mit dem Bahnfrachtumschlag zwischen EU und Russland, wobei die Systeme mit unterschiedlichen Spurbreiten arbeiten. Mit seinen Dienstleistungen steht das Unternehmen ganzjährig und pausenlos zur Verfügung.

AGRO Ltd is rapidly growing logistics provider based in Moscow and St. Petersburg, Russia. Main business focus is rail transportation and container forwarding inland Russia and CIS, project cargo handling, warehousing and customs clearance. Moreover, ARGO has the experience on rail cargo handling from the EU gauge to the Russian gauge along with direct agreement with Russia Rail Ways. The company offers services 24/7, 365 days a year.

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

Der Hafen Hamburg Marketing e.V., kurz HHM, übernimmt als privatrechtlicher Verein das Standort-Marketing für den Hamburger Hafen sowie für die Mitgliedsunternehmen des Vereins. Weltweit sind HHM-Hamburg und seine Repräsentanzen für Fragen zum Hamburger Hafen die ersten Ansprechpartner.
Hafen Hamburg Marketing e.V., or HHM, an association under private law, is responsible for 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.



HAMBURG
Zentrale/Head Office

Hafen 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
MARKET SUPPORT

Repräsentanz Ostseeregion
Representative Office Baltic Sea Region
Phone: +49 40 37709-111
E-Mail: rimpo@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Marina Rimpo

Repräsentanz Deutschland Nord und West
Representative Office Northern and Western Germany
Phone: +49 231 9839 9695
E-Mail: hahn@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Volker Hahn

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

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

Repräsentanz Berlin
Representative Office 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, Vladimir 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: hafenhbg@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

Wir packen das

Empfindliche Bauteile, schwere Ladung, hochwertige Fracht? Gern! Nur auf die richtige Verpackung kommt es an. Dann sind wir zur Stelle. Als Ihr Spezialist für Exportverpackung sorgen wir mit maßgeschneiderten Lösungen für den sicheren Transport. Und haben eines immer im Blick: Ihr Gut. Mehr dazu unter: **www.buss-ports.de**

BUSS

WIR BRINGEN DEN HAFEN INS HINTERLAND.

Krems, Warschau, Prag, München ... Ganz egal, welche europäischen Wirtschaftsräume angesteuert werden: Wir bringen den Hafen ins Hinterland. Mit hocheffizienten Containerterminals und leistungsstarken Transportsystemen verbindet die Hamburger Hafen und Logistik AG die norddeutschen Seehäfen zuverlässig und ökoeffizient mit den aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Mittel- und Osteuropa. **www.hhla.de**

DIE WELT WÄCHST ZUSAMMEN.

HHLA