

FRACHT S. 13

STX Pan Ocean chartert Bulker-Neubau „Delos“ für den Erztransport

JR SHIPPING S. 15

Harte Verhandlungen führen zum Erfolg – ein Branchenmodell?

SHIPINX S. 16

Der Indikator für die Seeverkehrswirtschaft stieg auf 291,77 Punkte

What are my retrofit options?

www.lr.org/retrofit

Lloyd's Register

LIFE MATTERS

www.thb.info

Ritterschlag für Port Feeder Barge

Logistikkonzept des Hamburger Unternehmers Ulrich Malchow in Rotterdam ausgezeichnet

„Ich freue mich sehr über diese Auszeichnung.“ So kommentiert Prof. Dr. (Ing.) Ulrich Malchow, Geschäftsführer der Hamburger Firma Port Feeder Barge GmbH, die jetzt erfolgte Verleihung der „River Transport Innovation Trophy“ in Rotterdam.

Malchow erhielt die Auszeichnung im Rahmen der diesjährigen „Riverdating“-Messe- und Kongressveranstaltung, die von der französischen Wasserstraßenverwaltung (VNF) ausgerichtet wurde. Sie stand unter dem Patronat der EU-Verkehrsdirektion. Die Juryentscheidung wird damit begründet, dass der Container-Binnenschiffahrt in den Seehäfen mit der Port Feeder Barge erstmals ein flexibles Umschlaggerät zur Verfügung stehe. Es erlaube die zeitliche Entkopplung von Binnen- und Seeschiffumschlag. Konstruktionsbedingt ist es zudem möglich, dass die mit einem Eigenantrieb ausgerüstete Plattform die Container mit eigenem Bordkran –



Ein Höchstmaß an Flexibilität in den Häfen – das verspricht die Port Feeder Barge

bis zu 40 Tonnen Gesamtgewicht unter dem Spreader – umschlagen und, falls erforderlich, auf der Plattform zwischenlagern kann. Eine mögliche Folge: Das in den Häfen zeitraubende und teure „Terminal-Hopping“ entfällt. Die bereits seit mehreren Jahren vorliegende, aber noch nicht realisierte Ausgangskonstruktion sieht vor, dass bis zu 168 TEU sozusagen „schwimmend“ zwischengelagert werden können. Die Port Feeder Barge

(PFB) ist zudem so ausgelegt, dass sie als sogenanntes Doppelendschiff eingesetzt werden kann, was sich ebenfalls flexibilitätssteigernd im Einsatz auswirkt. Die Besatzung müsste – bezogen auf den Hamburger Hafen – vier Mann umfassen. In seiner Ansprache zur Preisverleihung unterstrich Dimitrios Theologitis, Referatsleiter Häfen und Binnenschiffahrt bei der EU-Generaldirektion Mobilität und Verkehr, die große Bedeutung von Inno-

vationen zur Attraktivitätssteigerung der Binnenschiffahrt. Malchow verspricht sich von der Preisverleihung einen „neuen Schub“ für das Vorhaben, das ursprünglich als eine Logistklösung für den insgesamt sehr kompakten Hamburger Hafen gedacht war. „Das Projekt ist weiter startklar“, betonte Malchow im THB-Gespräch. Auch die Finanzierung der Port Feeder Barge sieht Malchow, der inzwischen Professor in Bremen ▶ Seite 4

TUI-Ergebnis wird durch Verluste bei Hapag-Lloyd getrübt

Die Verluste von Hapag-Lloyd haben beim Reisekonzern TUI die Rekordgewinne aus dem Urlaubsgeschäft belastet. Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2011/2012 bis Ende September verlor TUI unter dem Strich 15 Millionen Euro, obwohl das Geschäft mit dem Urlaub so viel Gewinn abwarf wie nie zuvor. Die Hamburger Reederei, an der TUI noch mit 22 Prozent beteiligt ist, lieferte bei dem Konzern einen Verlust von 49 Millionen Euro ab. Ein Jahr zuvor betrug das Minus lediglich zwei Millionen Euro, und TUI hatte noch einen Gewinn von 24 Millionen Euro verbucht. Hapag-Lloyd leidet unter dem harten Wettbewerb und Überkapazitäten im Frachtgeschäft. Der nach 19 Jahren an der TUI-Spitze im Februar 2013 scheidende Chef Michael Frenzel konnte seine letzte Präsentation aber wie in den vier Vorjahren erneut nicht mit einer Dividende krönen. „Wir haben das im Aufsichtsrat besprochen – für die Aktionäre ist die Wertsteigerung der Aktie das Entscheidende“, sagte Frenzel. ▶ Seite 3

HANSEATIC
UNDERWRITERS™

Das Team von Hanseatic Underwriters wünscht all seinen Kunden und Geschäftspartnern ein besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Start in ein erfolgreiches Jahr 2013.

Customised. Reliable. Seaworthy.

www.hanseatic-underwriters.com

Heide und Elbehafen verlängern Vertrag

Raffinerie schlägt weitere fünf Jahre Rohöl bei Brunsbüttel Ports um – Löschanlage wird nächstes Jahr erneuert

Die Raffinerie Heide und Brunsbüttel Ports haben ihren Servicevertrag jetzt um fünf Jahre verlängert.

Thomas Gerber und Frank Schnabel, Geschäftsführer der Raffinerie Heide GmbH beziehungsweise der Brunsbüttel Ports GmbH, besiegelten mit ihren Unterschriften den seit 1977 bestehenden Dienstleistungsvertrag, der die Modalitäten des Rohölumschlages regelt.

Mehr als 136 Millionen Tonnen Rohöl sind in den vergangenen 45 Jahren durch die Raffinerie im Brunsbütteler Elbehafen gelöscht worden. Damit dies auch künftig möglich ist und vor dem Hintergrund der Handlungssicherheit für die kommenden Jahre, investiert Brunsbüttel Ports nächstes Jahr rund 1,1 Millionen Euro in die Erneuerung der Ölauschlagsanlage im Elbehafen.

Die Raffinerie wird dort 2012 etwas mehr als drei Millionen Tonnen Rohöl umschlagen. Dies entspricht pro Monat etwa vier bis fünf Schiffsentladungen bei einer Menge von etwa 60 000 bis 80 000 Tonnen pro Schiff. Größenordnungen, die das Unternehmen auch für die



Öltanker im Elbehafen. Frank Schnabel (l.) und Thomas Gerber bei der Vertragsunterzeichnung

kommenden Jahre erwartet. Im betriebseigenen Ölhafen in Brunsbüttel schlägt die Raffinerie zudem jährlich im Schnitt 1,8 Millionen Tonnen Rohöl, Halb- und Fertigprodukte um.

„Höchste Sicherheitsstandards und Nachhaltigkeit sind die Basis unserer Aktivitäten“, freut sich Schnabel über die gute und enge Kooperation zwischen der Raffinerie und der Hafengesellschaft. „Die Raffinerie ist ein für die Region maßgebliches Unternehmen, und wir sind als Dienstleister und Partner stolz, an die-

ser Erfolgsgeschichte mitzuwirken.“

Nicht nur im Elbehafen, sondern auch im Ölhafen des Nord-Ostsee-Kanals werden Produkte der Raffinerie umgeschlagen. In diesem Zusammenhang verweist Schnabel darauf, dass die Erreichbarkeit der Kanalhäfen langfristig und kontinuierlich gewährleistet werden muss: „Eine weitere Voraussetzung für das Wachstum sind voll funktionstüchtige und zuverlässige Schleusen im Nord-Ostsee-Kanal, damit die Häfen und deren Industriekunden erreichbar

bleiben.“ Gerber bekräftigte: „Eine wettbewerbsfähige Wasserstraße mit funktionsfähigen Schleusen und einem angemessenen Tiefgang für Frachtschiffe internationalen Ausmaßes stehen für uns als Binnenlandraffinerie ganz oben auf dem Wunschzettel.“

Im Juli 1967 löschte der erste große Tanker im Elbehafen seine Ladung. Der Standort war unter anderem für die Versorgung der Hemmingstedter Raffinerie gebaut worden. Mit seinem Fassungsvermögen für größere Mengen und Schiffe ergänzt

er den im Nord-Ostsee-Kanal gelegenen Ölhafen.

Die Raffinerie Heide GmbH ist ein Unternehmen der Klesch-Gruppe und zählt mit rund 500 Mitarbeitern und 40 Auszubildenden zu den größten Arbeitgebern im schleswig-holsteinischen Dithmarschen. Das Unternehmen verfügt über eine Verarbeitungskapazität von 4,5 Millionen Tonnen Rohöl pro Jahr – so viel wie der komplette Mineralölbedarf Schleswig-Holsteins. Die 1940 erbaute Raffinerie produziert klassische Mineralölzeugnisse wie Ottokraftstoffe, Diesel- oder Flugkraftstoff. Zudem stellt sie leichtes Heizöl sowie Grundstoffe für die chemische Industrie her.

Die Brunsbüttel Ports GmbH ist als Teil der Schramm group Inhaber und Betreiber der Brunsbütteler Häfen: Elbehafen (Universalhafen), Hafen Ostermoor (Flüssiggut und Massengut), Ölhafen (Flüssiggut). Brunsbüttel bietet mit seiner strategischen Lage an der Elbe und am Nord-Ostsee-Kanal direkten Zugang zu Nord- und Ostsee, Anschluss an die europäischen Binnenwasserwege sowie hafennahe Industrieflächen. **FB**

Wärtsilä: Dicker Auftrag zum Fest

Der finnische Wärtsilä-Konzern freut sich über einen Großauftrag aus China. Für das im Offshore-Energiegeschäft tätige Unternehmen COSL (China Oilfield Services Ltd.) soll der Traditionskonzern die Entwürfe für ein Schiffs-Sextett liefern. Dabei handelt es sich um zwei Plattform-Versorgungsschiffe (PSV/Platform Supply Vessel) sowie vier kombinierte Ankerziehschlepper (AHTS/Anchor Handling Tug Supply Vessel). Die Schiffe sollen künftig vor allem im Südchinesischen Meer eingesetzt werden. Beim PSV-Auftrag greift Wärtsilä auf das bewährte Konzept „VS 485 PSV MK III“ zurück. **EHA**

Teures Feeder-Hopping würde beendet

Baukosten für die Port Feeder Barge im „einstelligen Millionen-Euro-Bereich“ – FDP hakt nach

► von Seite 1

ist, „grundsätzlich als lösbar“ an. Nach THB-Recherchen bewegt sich der Preis für die Barge im einstelligen Millionen-Euro-Bereich. Da es sich um eine technische Innovation handelt, würden als Ergänzungsfinanzierung auch noch entsprechende Fördermittel einfließen können. Malchow: „Ich freue mich im Übrigen sehr, dass die HHLA-Tochter CTD künftig Hafenumfuhren nicht mehr nur per Truck, sondern auch per Leichter ausführen will.“ Erleichternd für die Einsatzmöglichkeiten des PFB-



Normalfall: Feeder „pendeln“ von Terminal zu Terminal

Konzeptes im Gesamtbereich könnte sich auch auswirken, dass mit dem Jahreswechsel der Freiheitsstatus aufgehoben wird.

Damit entfallen auch komplexe Zollformalitäten, die bislang die Abläufe in der Binnenschifffahrt tendenziell erschwert haben.

Würden heute die Signale für eine Realisierung des PFB-Konzeptes in Hamburg auf Grün gestellt, „dann denke ich, dass eine solche Plattform in gut eineinhalb Jahren tatsächlich fahren könnte“, schätzt Malchow. Inzwischen hat sich auch die FDP in der Hamburger Bürgerschaft des PFB-Konzeptes angenommen. Deren stellvertretender Fraktionssprecher und zugleich wirtschaftspolitischer Sprecher, Dr. Thomas-Sönke Kluth, hatte kürzlich eine umfangreiche Anfrage an den Hamburger Senat gerichtet. **EHA**