

## Nutzung in Planung

### NEUES CONTAINERTERMINAL.

Mit einem neuen Containerterminal möchte die Port of Paris Authority den wachsenden Bedürfnissen im Hinterland der großen Seehäfen LeHavre und Rouen und den Erwartungen an den geplanten Seine-Nord-Europe-Kanal gerecht werden. Das Terminal ist mit einer Fläche von 3 ha in Bruyères-sur-Oise geplant. Der Hafen liegt im Herzen eines Industriegebietes, das multimodale Transportmöglichkeiten bietet und direkt mit dem zukünftigen Seine-Nord-Europe-Kanal verbunden sein soll. Die Port of Paris Authority ruft alle relevanten Unternehmen der Logistik-Branche auf, ihre Vorschläge zur Einrichtung und Nutzung des Containerterminals bis zum 31. Mai 2009 einzureichen.



**Langfristige Perspektive:** Durch einen Vertrag mit der Baltic Terminal Kiel International GmbH hofft der Seehafen Kiel ab sofort auf einen steigenden Containerumschlag.

Foto: Seehafen Kiel

## Regelmäßiger Umschlag gestartet

●●● Kooperation von Seehafen Kiel und BTKI

**TERMINALS.** Im Kieler Hafen wurde am Abend des 13. März 2009 der regelmäßige Containerumschlag aufgenommen.

Zur Premiere traf die mit den ersten hundert 20'-Containern aus Riga kommende MS Vera Rambow im Ost-

## Umstellung nach Plan

●●● Neues EDI-System für Hapag-Lloyd

**IT.** Durch die Entwicklung eines eigenen elektronischen Kommunikationssystems (Electronic Data Interchange, EDI) macht sich Hapag-Lloyd unabhängig von den Release-Zyklen und Einschränkungen existierender Standard-Software. Genau genommen handelt es sich um zwei Projekte: Während Hapag-Lloyd intern die EDI-Plattform entwickelte, sind die Mitarbeiter der Unternehmensberatung Nielsen+Partner für die Migration der Abbildungsvorschriften, die bisher auf dem alten System implementiert waren, verantwortlich. Was will uns der Dichter damit sagen? Nun, zwischen der deutschen oder der japanischen Automobilindustrie, dem Lebensmittelhandel in Spanien oder der amerikanischen High-Tech-Industrie bestehen große Unterschiede in den eingesetz-

ten EDI-Standards. Da Hapag-Lloyd als weltweit operierendes Unternehmen mit vielen Partnern Nachrichten austauscht, müssen eine Reihe unterschiedlicher intern genutzter Datenformate auf das neue System übertragen werden. Ein solches „Mapping“ kann in unterschiedlicher Form erstellt werden, zum Beispiel als Tabelle, als Quellcode in einer Programmiersprache oder als Script. Bisher wurden 20 Prozent der Mappings auf das neue System übertragen. Beide Systeme laufen für die Umstellung derzeit noch parallel. Bis Ende dieses Jahres soll das bisher verwendete System komplett abgelöst werden. Am Ende des Prozesses kann Hapag-Lloyd dann die alten Systeme und EDI-Schnittstellen abschalten.