

## MSC: in 8 Ländern eigene Lizenzen plus Beteiligung an Metrans

**Vertikale Integration** Als „Gefahr für Einzelunternehmen wie EVU und Terminalbetreiber“ bezeichnete Logistik- und Verkehrsexperte Peider Trippi anlässlich der kürzlichen Fachtagung „Wettbewerb in und durch die Schweiz auf Schienen“ der Bahnjournalisten Schweiz in Rotkreuz die Entwicklung von Reedereien zu „All-in-one“-Dienstleistern.

### Das Beispiel MSC

Allen voran handelt es sich um die in Genf ansässige, vollständig im Besitz der italienischen Familie Aponte stehenden Mediterranean Shipping Company MSC. Sie besitzt und betreibt Container- und Kreuzfahrtschiffe, Hafenanlagen, Terminals, Speditionen, eine Frachtfluggesellschaft und mit Medway ein mittlerweile in Westeuropa sehr aktives Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Trippi sieht in der hohen Flexibilität der nicht an der Börse notierten Unternehmensgruppe und der weitgehenden Unabhängigkeit vom Wettbewerb die großen Herausforderungen für die Mitbewerber. „Sie nutzt die durchgehende Digitalisierung ihrer vertikal vernetzten

Aktivitäten und setzt ihre Strategien konsequent durch, bei der Auswahl der angelaufenen Häfen, der Preissetzung, der gewählten Routenwahl von Schiffen und der Distribution im Hinterland durch die eigene Güterbahn.“

### Europaweit vertikal integriert

Ausgehend von Portugal, wo die MSC-Tochter Medway bereits 85% des Schienengüterverkehrs kontrolliert, gründete sie EVU in Italien und Belgien. Diese verfügen über Lizenzen in weiteren acht Ländern: Niederlande, Deutschland, Österreich, Schweiz, Polen, Ungarn, Tschechien und der Slowakei. Massive Beteiligungen ist die Reederei eingegangen bei Renfe Mercancias (50%) und bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA/49,9%) und damit beim hafeneigenen EVU Metrans mit Schwerpunkt Ost- und Südosteuropa. Außerdem gibt es Kooperationen mit Mercitalia Logistics.

In Spanien übernimmt MSC die Laumar Terminales Ferroviarias. In Triest wird sie im ehemaligen Werk von Wärtsilä zukünftig jährlich tau-

send Container-Doppeltragwagen bauen. Schließlich setzt sie bereits zehn Traxx E.494 in Italien (verstärkt durch sechs Loks von Akiem) ein und hat bei Siemens 15 Vectron für Medway Belgien bestellt.

Als ob in der milliardenschweren Kasse der MSC nicht genug Mittel vorhanden wären, lässt sie sich von der Europäischen Investitionsbank ein Darlehen von 45 Mio. EUR gewähren zum Beschaffen von 16 Euro6000 und 113 intermodalen Waggons für die Verkehre in Portugal und Spanien.

### Weitere Akteure

Die Genfer Reederei ist beileibe nicht die Einzige, die sich nun auch auf dem Land und auf der Schiene bewegt. Die französische CMA CGC hat sich in Spanien Continental Rail einverleibt. Die chinesische Cosco Shipping übernahm Logitren. Die dänische Maersk mischt ebenfalls mit: Die APM Spain Railway bedient ab Barcelona inländische und französische Terminals auf der Schiene. Damit sind sie Konkurrenten von Transfesa und Captrain. RB 25.11.24 (km)



Foto: RheinCargo

**Wasser Marsch – RheinCargo transportiert Rohre.** Mit dem gesetzlich beschlossenen Kohleausstieg endet auch die Förderung in den Tagebauen Hambach und Garzweiler im Rheinischen Revier. Künftig soll hier eine Wald-Seen-Landschaft entstehen. Um die Gewässer zu befüllen, wird eine 45 km Leitung mit insgesamt 9120 Rohren benötigt. RheinCargo ist im Auftrag der Projektgesellschaft Dremar für die Transportlogistik zuständig. In den kommenden drei Jahren werden die 8 und 12 m langen Spezialrohre mit einem Durchmesser von 2,235 m in der Türkei und Algerien gefertigt und kommen auf dem Seeweg in Brake an. Von dort übernimmt RheinCargo und transportiert die Rohre zum Betriebsgelände von RWE Power in Grevenbroich. Die ersten Rohre konnten jetzt entladen werden. Eingesetzt werden Siemens Vectron Dual Mode und 45 angemietete Spezialgüterwagen (2 Sets und 5 Ersatzwagen). RB 25.11.24 (dr)

## Trassenpreis Null für „überplanmäßige“ Leistungen

**Ungarn** In Ungarn könnten die Trassenpreise wieder sinken. Während der Konferenz Ungarische Bahn 2024 des Branchenverbands Hungrail sprach der MÁV-Leiter des Geschäftsbereichs Infrastruktur, Krisztián Urvald, über die Absicht, den EVU die Infrastruktur-Nutzungsgebühren „über das die Grundlage der Gebührenkalkulation darstellende Leistungsniveau hinaus“ zu erlassen.

Betroffene Einseilbahnverkehrsunternehmen (EVU), insbesondere die im Privatbahnverband Hupra organisierten Wettbewerber, sind skeptisch, ob dies isoliert betrachtet einen Modal Shift erzielen kann. Das Wichtigste sei die Planbarkeit, die weiterhin nicht gegeben sei, denn etwaige künftige überplanmäßige Leistungen ließen sich nicht schätzen und noch weniger einplanen. Auch sei schwer festzustellen, ob es sich bei Leistungen tatsächlich um Neuverkehre handele. RB 25.11.24 (in)