

02/17



LOGISTICS PEOPLE

LA REVISTA CORPORATIVA DEL GRUPO RHENUS

MOVILIDAD 4.0

A decorative blue line that starts from the left edge, extends horizontally, then angles down and to the right, and finally ends with a small open circle.

03 Editorial | 04-05 Rhenus en pocas palabras | 06-11 Tema de portada – Individual, rápido, autónomo | 12-15 Entrevista – Viajar de manera limpia y silenciosa | 16-17 Tendencias y mercados – Rhenus conecta mercados globales | 18-21 Reportaje – De Wilhelmshaven al Cabo Norte | 22-23 Sector – Correo móvil | 24-25 Empresa – Buena química en Solingen | 26-29 Metrópolis – Vilna, una ciudad entre el ayer y el mañana | 30-31 Impresiones y aviso legal



La manera más rápida y directa de moverse por las 32 páginas de Logistics People es la perforación situada en el centro de la revista.

Dedique todo el tiempo que desee a esta edición; en muchos artículos, el contenido determina la ubicación de la perforación, en unas ocasiones con libertad y, en otras, con concreción. Le deseamos una feliz lectura.



Estimado/a lector/a:

En plena transición hacia la industria 4.0 topamos con la próxima palabra clave: movilidad 4.0. ¿Qué se oculta tras este concepto?

La industria 4.0 comporta automatización, que, a su vez, implica la estandarización de procesos y la categorización de datos. La movilidad 4.0 significa una flexibilidad mucho mayor precisamente en el ámbito de la movilidad de las personas. Es decir, donde hoy se viaja con un horario planificado, mañana se crea un transporte por petición.

«La movilidad 4.0 es posible solo en la medida en que exista un procesamiento eficiente y dinámico y que esté en comunicación permanente.»

Para funcionar sin problemas, requiere una TI eficiente y el establecimiento de una comunicación digital que conecte a las personas en forma de red. El vehículo compartido, por ejemplo, cobra sentido cuando se organiza digitalmente. Al fin y al cabo el usuario debe saber dónde se encuentra el próximo coche disponible, o el vehículo debe poder alcanzar al usuario siguiente.

Así es como encajan los conceptos clave de industria 4.0 y movilidad 4.0. Tienen en común que ambas son posibles solo en la medida en que exista un procesamiento eficiente y dinámico de datos y que estos estén en comunicación permanente.



Los especialistas en logística ya organizamos la movilidad de bienes de manera verdaderamente flexible gracias a la optimización dinámica de las redes, la planificación diaria e individualizada de las rutas y la adaptación de las mismas a la situación en cada momento. Nosotros mismos hemos desarrollado además las herramientas de la TI necesarias para ello.

Sin embargo, no todos los desarrollos que se producen en el marco de la movilidad 4.0 y que celebramos son efectivamente innovadores. Por ejemplo, los trenes de carretera o Platooning, la agrupación de camiones en fila o el camión de cabeza con conexión a la red eléctrica. Ambas cosas funcionan desde hace décadas de manera similar sobre raíles.

No obstante, hasta ahora no ha sido posible aumentar significativamente la cuota de mercado del transporte de mercancías por raíles. ¿Por qué? Existe una falta de estrategia de inversión consecuente y aplicable en el ámbito de la red de infraestructuras. Los estrechamientos como el del Rin superior o la línea ferroviaria Betuweroute se deberían de haber evitado hace años.

Falta que la política, el mundo empresarial y la sociedad sienten las bases en la dirección correcta tanto en el ámbito nacional como en el internacional. ¿A usted también le molesta que haya puntos muertos en la cobertura, puentes cortados o imprevistos en el estado de la infraestructura durante los viajes ● en coche o en tren?

El desarrollo tecnológico de nuestra sociedad depende de la manera en que la política y la economía resuelven sus deberes. En Rhenus asumimos con mucho gusto los retos de la movilidad 4.0 que afectan a nuestros clientes.

Para ello no es suficiente considerar exclusivamente el avance en materia de digitalización y automatización. Nuestros clientes deciden cómo quieren comunicarse con nosotros y nosotros debemos mantener un planteamiento flexible. Es decir, la movilidad 4.0 se debe organizar de manera que puedan beneficiarse de ella muchas personas y que gocen de libertad de movimientos de manera permanente.

Le saluda cordialmente

Klemens Rethmann
Presidente de
la Junta Directiva

RHENUS EN POCAS PALABRAS

1 RHEVOLUCIÓN MEDIANTE INNOVACIÓN

creatividad y el espíritu emprendedor. No hizo falta decirlo dos veces: 260 trabajadores de 28 países desarrollaron ideas y soluciones inteligentes para potenciar el universo Rhenus por medio de las tecnologías digitales. Ha llegado el momento de llevar a la práctica los mejores productos que se presentaron ante el jurado en el mes de julio. El proyecto se presentó además en la primera cumbre digital del Ministerio alemán de Economía.

2 LA INTERNACIONALIZACIÓN SIGUE AVANZANDO

Sur, Indonesia, Tailandia y Singapur. Además, el especialista en logística adquirió en junio la empresa de transporte australiana O'Brien. El objetivo es alcanzar una tónica de crecimiento sostenible, de aplicación también en Europa y Sudamérica, regiones en que el especialista en logística desea reforzar su presencia. A este respecto este año se han inaugurado en Alemania una pasarela para el transporte aéreo y otra para el transporte marítimo.

3 INAUGURACIÓN EN BOLESŁAWIEC

Bolesławiec, Baja Silesia. Sus escasos 60 km de distancia de la frontera con Alemania y República Checa dotan a este almacén logístico de la mejor conexión de transporte con los mercados europeos.

4 MÁS TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

ARKON. Ambos crearon la sociedad de inversión Rhenus-ARKON-Shipinvest. ARKON Shipping gestiona una flota de más de 120 buques y está especializado en las costas europeas y los buques transbordadores de contenedores, además Heavy Lift & Project Cargo.

5 GESTIÓN DE DOCUMENTOS PROFESIONAL

Z.A.S. Zentral Archiv Service, uno de los diez mayores proveedores de servicios de archivo de Alemania especializado en el sector farmacéutico. Junto con el proveedor de servicios logísticos belga Dockx Group, Rhenus fundó en abril Dockx Rhenus Archisafe, cuyo archivo de seguridad se encuentra en Amberes.

6 NUEVA UBICACIÓN PARA CUXPORT

hectáreas de superficie para almacenaje y manipulación, plataformas de carga de gran capacidad y corte para una rampa de cuarto de círculo. El atraque 4, ya en funcionamiento, ofrece nuevas y ampliamente solicitadas posibilidades de amarre para buques ro-ro, multifuncionales y offshore y favorece el crecimiento empresarial de Cuxport.



individual rápido autónomo

la movilidad del mañana

Tokio, año 2030, 7 de la mañana:

Ken Yamada se dispone a responder a sus correos electrónicos desde el asiento posterior del taxi autónomo que acaba de solicitar. De repente el vehículo eléctrico cambia con movilidad al carril derecho porque sabe que hay tráfico en el próximo cruce. Yamada toma en la estación de metro un tren sin conductor y cubre los últimos metros de distancia hasta la oficina con una bicicleta eléctrica alquilada. Aun antes de llegar se ha podido encargar de numerosas tareas.





Más o menos así es como se imaginan las ciudades inteligentes y digitalmente conectadas los investigadores del futuro. Sistemas de control inteligentes regulan automáticamente el flujo de tráfico y vehículos autónomos navegan por las metrópolis. La nueva movilidad ahorra tiempo, recursos y gastos y garantiza, ante todo, una mayor seguridad.

Ya sea Google, Amazon, Baidu, Uber o DHL: hace tiempo que las empresas reconocen los potenciales que prometen la interconexión digital y la movilidad. Sus innovaciones potencian además la inversión de los fabricantes de coches tradicionales. Pocos desarrollos técnicos han motivado transformaciones tan profundas como la digitalización. Tras la transición a la industria 4.0, el progreso reside en la movilidad 4.0 –es decir, la automatización del transporte y la logística por medio de las TI–.



Numerosos proyectos demuestran la importancia que el grupo Rhenus atribuye a la movilidad digital. Su unidad empresarial Public Transport se dedica a investigar la dirección que tomará el transporte público de personas. Henrik Behrens, Director de Rhenus Veniro, está seguro de que «los flujos de transporte multimodal se reforzarán y aparecerá la prestación de servicios individualizada». Esto significa ir a la estación en un taxi autónomo, con el tren al centro y recorrer en bicicleta de alquiler los metros que nos separan de nuestro destino.

Primeros autobuses Rhenus de conducción autónoma

Rhenus ya está trabajando en proyectos de sistemas de lanzaderas autónomas en ciudades, aeropuertos y puertos de aguas profundas. Según Henrik Behrens, falta poco para ver a los primeros autobuses autónomos Rhenus circular por Alemania. Hace unos meses que la unidad empresarial coopera estrechamente con los fabricantes de esta nueva tecnología. «Los vehículos cuentan con supervisión por satélite y vídeo y se puede intervenir en cualquier momento».



De camino a la conducción autónoma ...

Semiautomatizada: el conductor supervisa permanentemente todas las funciones automáticas e interviene en caso de necesidad. Muy automa-

tizada: en caso de necesidad, el sistema automático notifica al conductor que debe hacerse cargo de la resolución de un problema. Totalmente automatizada: conducción autónoma de un vehículo orientada a alcanzar la destinación sin que el conductor deba intervenir.

Sin conductor: el sistema está preparado para afrontar cualquier situación de peligro. No se requiere conductor.

La unidad empresarial de automoción se adentra asimismo en mercados en transformación: «nos dirigimos, por ejemplo, a empresas fabricantes de vehículos eléctricos. Actualmente ya estamos capacitados para el montaje íntegro de coches eléctricos», informa Ulrich Schorb, Director del departamento de automoción de Rhenus. De este modo, Rhenus se hace cargo de toda la logística de aprovisionamiento a la ciudad belga de Genk, desde los proveedores, el montaje y acabado, las inspecciones finales previas al envío del MT 10, una furgoneta eléctrica de la empresa Addax Motors. Este vehículo se emplea en trayectos cortos hasta la destinación, para abastecer obras o en desplazamientos dentro de parques temáticos.

La unidad empresarial Rhenus Freight Logistics también se dedica hace años al ámbito de la digitalización. «Nos consideramos especialistas en logística de la información que emplean soluciones digitales racionales», revela Petra Finke, Directora de TI de Rhenus Freight Logistics. Esto engloba sistemas vía web de gestión de transporte y almacenamiento, aplicaciones para el control digital de procesos y la mejora de la comunicación con el cliente, además de una plataforma de gestión centralizada de

datos. «Esta nos proporciona toda la información necesaria para planificar, controlar y supervisar cadenas de transporte».

Transporte parcial y totalmente autónomo

Rhenus está trabajando en el ámbito de las carretillas elevadoras y los robots de transporte autónomos y prepara proyectos para ambos campos. «La interconexión digital permite dotar a estos vehículos de información sobre las tareas de manipulación. Acercan la paleta a la zona de entrada directamente hasta la puerta en la que espera el camión», explica Finke.

Según las estimaciones de la conferencia mundial, en un plazo de tan solo tres a diez años los vehículos sin conductor operarán también en ciudades. En EE UU hace unos dos años que el camión de conducción autónoma Freightliner accedió por primera vez a una autopista pública. Equipado de radar, cámaras, sistemas de asistencia y reguladores de distancia.

«Además de la fase intermedia de la conducción semiautónoma, en Europa también se producirá seguramente una conducción autónoma de camiones», asegura Sascha Hähnke, Director de Road de Rhenus Port Logistics. En un primer momento seguirá habiendo un conductor al volante para intervenir en caso de necesidad.

En su ámbito empresarial, Hähnke ya ha instalado mecanismos PPC en vehículos Daimler que recaban datos topográficos de la ruta en combinación con la posición del camión en cada momento. Los vehículos cuentan además con un temporizador predictivo. «Si el camión se maneja solo y el sistema de a bordo detecta un obstáculo y frena de manera autónoma, ¿por qué no debería estar capacitado para reanudar la marcha?». Sin embargo, antes se deben eliminar los obstáculos legales existentes. ¿Qué voluntad rige cuando se produzcan accidentes inevitables? ¿Quién asume la responsabilidad en caso de accidente? Además se deberá solucionar el aspecto de la seguridad de la información de los vehículos inteligentes.

Más flexibilidad para el conductor

¿Qué ventajas efectivas comporta la conducción (semi)autónoma? «Cuando el conductor no debe intervenir, se puede dedicar a otras tareas, aunque la necesidad de su presencia no desaparece. No obstante, el hecho de que no

se deba concentrar permanentemente en el tráfico permite prolongar los tiempos de conducción», afirma Hähnke.

Sin embargo, para él, la movilidad 4.0 va mucho más allá de la conducción autónoma: un vehículo que cuenta con suficiente capacidad se debe destinar a la mejor ruta posible para evitar viajes en vacío y lograr alcanzar, en general, un nivel de carga óptimo. «A los actuales sistemas de intervalos de nuestros clientes se les debería unir una solución de TI que realice modificaciones automáticas cuando un camión se encuentra en un atasco o sufre una avería.»

Esto ya se ha llevado a la práctica en la terminal de Basilea de Contargo, filial de Rhenus. Para que los camiones no deban esperar el despacho durante demasiado tiempo en hora punta, el especialista en contenedores ha desarrollado la aplicación STAR para la concertación de citas en línea. Este sistema estará disponible próximamente también para el transporte ferroviario y por mar.

visión o realidad

Coches voladores, barcos no tripulados y paquetes que caen del cielo.

Numerosas empresas rivalizan en innovación para llevar adelante el futuro. Nosotros les proponemos varias ideas que se podrían hacer realidad en el plazo de pocos años o que podrían seguir siendo meros deseos.



El proyecto de innovación impulsa el pensamiento digital entre las propias filas.

Con el objetivo de reforzar todavía más la innovación, Rhenus convocó a principios de año el concurso «Rhevo» en el conjunto de la empresa para motivar a sus trabajadores en el desarrollo de sus propias ideas. Participaron más de 260 empleados de todo el mundo y actualmente se están desarrollando los proyectos seleccionados.



Almacén en las nubes

La empresa de venta a distancia Amazon registró en abril del año pasado la patente US 9.305.280 B1. Describe una aeronave voladora con un almacén integrado de la cual partirían aeronaves más pequeñas o drones, según necesidad, para enviar los pedidos a sus clientes. El almacén flotaría a 14 km de altura por encima de la región de envío, p.ej. el centro de la ciudad o un estadio.



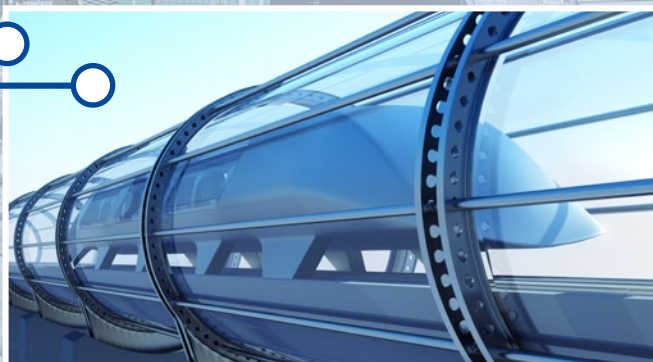
Coches voladores

¿De nuevo parado en un atasco de camino al trabajo o a su lugar de veraneo y fantasea con la idea de llegar a su destino volando? No hay problema con el coche volador de la empresa eslovaca AeroMobil. El prototipo se presentó en primavera y se estima que las primeras entregas se realizarán en 2020. En el modo vuelo, el motor alcanza una potencia de unos 300 CV y puede recorrer por aire una distancia de hasta 750 km. Por supuesto, requiere un desembolso significativo, puesto que el coche volador costaría entre 1,2 y 1,5 millones de euros.



Buques teledirigidos

Navegando por los mares en total soledad, sin capitán a bordo. Las embarcaciones con control remoto podrían ser una realidad a finales de esta década, o al menos eso es lo que afirman el dúo británico y finlandés Rolls Royce y VTT. En un entorno de realidad virtual, el capitán desempeña su trabajo en un puesto de mando digital; ve todo lo que vería si estuviera navegando y puede intervenir en caso de necesidad. Además, según los expertos existen pocas trabas. Por lo tanto, ahora la cuestión es que los buques autónomos sean seguros, fiables y eficientes.



A través de tubos

Viajar a la velocidad de un avión al precio de un billete de autobús: esto es lo que promete el sistema de transporte de alta velocidad Hyperloop. ¿Cómo se supone que funciona? Mediante cápsulas de transporte impulsadas por energía solar que se lanzan a través de unos tubos a velocidades que alcanzan los 1 125 km/h. Estas cápsulas pueden contener mercancías o viajeros, lo primero dentro de tres años y lo segundo dentro de cuatro, según sus desarrolladores.

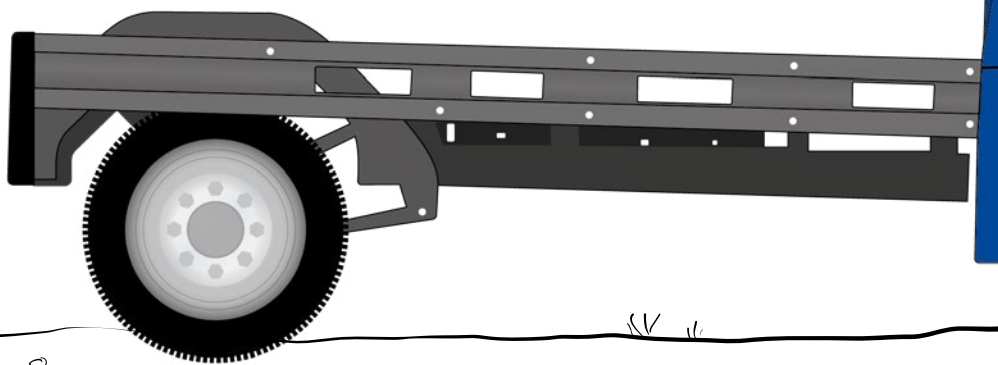
VIAJAR DE MANERA LIMPIA Y SILENCIOSA



Stefan Maussen

RHENUS CONSTRUYE FURGONETAS ELÉCTRICAS CON SUPERFICIES DE CARGA PERSONALIZADAS

Rhenus SML N.V., filial de Rhenus Automotive Systems, asume en Bélgica la fabricación íntegra de la nueva furgoneta eléctrica especialmente indicada para cubrir el último tramo de los envíos, es decir, el transporte hasta la puerta de casa. El director de Rhenus SML Stefan Maussen explica detalles sobre el proyecto de innovación y los retos propios del sector de la automoción.



Especificaciones técnicas del MT 10

Potencia motor:	8 kW
Tipo de batería:	Batería de ión de litio-ferrofosfato
Capacidad batería:	10,2 kWh
Capacidad pasajeros:	2
Velocidad máx.:	70 km/h
Peso chasis y cabina:	600 kg
Volumen de carga:	5 m ³
Carga máx.:	1 tonelada
Tracción máxima:	2 toneladas
Largo total:	3,59 m
Ancho máx. (sin retrovisores):	1,50 m
Altura máx.:	2,50 m



Señor Maussen, es usted el encargado de dirigir, desde mediados de 2016, el proyecto de Rhenus SML para el cliente Addax Motors. ¿De qué tipo de vehículo se trata exactamente?

Stefan Maussen: MT 10 es un vehículo de transporte ligero que cuenta con una superficie de carga que se adapta a las necesidades de cada cliente. Por ejemplo, existen diferentes accesorios para la superficie de carga y equipaciones. MT 10 dispone de un motor eléctrico tradicional apoyado por una batería de ión de litio. El volumen de carga del modelo es de 5 m³, alcanza una velocidad de hasta 70 km/h y puede transportar cargas de hasta una tonelada. Estas características superan a la competencia actual en este ámbito. El lema de Addax Motors es «la movilidad como servicio». Todos los vehículos nuevos cuentan por ello con conexión a Internet 3G que permite realizar análisis rápidos y efectivos en cualquier momento y acceder a asistencia técnica en caso de problema. Además, el propietario puede conocer en todo momento la ubicación del vehículo en tiempo real.



¿Para qué se podría emplear un vehículo de estas características?

Stefan Maussen: El vehículo eléctrico es ideal para viajes cortos, como por ejemplo el último tramo del envío de cartas o paquetes en el centro de una ciudad. Este tipo de vehículos y los servicios vinculados se asocian ante todo a los retos del urbanismo y a los objetivos europeos en materia de reducción de emisiones.

¿Existe en la actualidad un mercado adecuado para este producto?

Stefan Maussen: ¡Por supuesto! Muchas ciudades han empezado a aplicar restricciones de tráfico en el centro con el objetivo de reducir los ruidos y la contaminación del aire y mejorar así la calidad de vida. Estos son los objetivos que persigue Addax en su colaboración con las ciudades de Amberes y Malinas. En Alemania existen iniciativas similares como StreetScooter, una furgoneta eléctrica empleada por el servicio de correo. Durante los próximos cinco años se producirá una gran transformación en la demanda de prestaciones de los vehículos urbanos a causa del creciente comercio electrónico. Esto requiere soluciones innovadoras mediante vehículos eléctricos.

¿Cómo se gestó la colaboración para este proyecto?

Stefan Maussen: Rhenus SML, fundada en 1985, proporcionaba anteriormente servicios a la planta de Ford en Genk, Bélgica. Partiendo del almacenamiento de bobinas de acero hemos evolucionado hasta convertirnos en fabricante por contrato para el sector del automóvil. A raíz del cierre de la planta a finales de 2014 y gracias a nuestra amplia experiencia en el sector, contactamos con la empresa Addax Motors a través de la federación tecnológica belga Agoria. Addax Motors estaba trabajando en el desarrollo de un vehículo eléctrico pequeño, pero no contaba con las competencias necesarias para industrializar proyecto, es decir, dar el salto de la fabricación del prototipo a la producción en serie. Por nuestra amplia experiencia, Rhenus fue la empresa elegida para llevar a cabo la producción íntegra del vehículo.



¿Qué tareas asume Rhenus en cuanto a la producción?

Stefan Maussen: En primer lugar fabricamos el prototipo para Addax Motors y, a partir de él, planificamos la producción en serie y el proceso de acabado en la planta, además de definir la cadena de suministro. A continuación, se realizó la producción de prueba que nos permitió ajustar y mejorar los procesos. Esto engloba también la logística de entrada, es decir, la recepción de componentes, que está sometida a un seguimiento digital y una planificación temporal precisa para que lleguen a tiempo para el montaje en la planta y sin que se produzcan aglomeraciones en el almacén. Esto equivale a un empleo de capital menor. También asumimos el control de calidad y las inspecciones del vehículo previas al suministro. Estamos listos para la producción en serie, que ya ha empezado en el caso del modelo MT 10, cuyo volumen de producción aumenta constantemente

¿Qué sucederá a continuación?

Stefan Maussen: Tras el aumento de la capacidad de producción y la venta, Addax Motors tiene pensado desarrollar nuevos modelos. Nuestra experiencia y posición favorable nos permite seguir brindando apoyo a la empresa en su proceso de crecimiento en el mercado europeo. Por ejemplo, hace poco se han enviado los primeros vehículos a Suecia.



¿Qué objetivos se plantea Rhenus SML para los próximos años?

Stefan Maussen: Como empresa local, en este momento nos encontramos en una importante fase de transformación. Pretendemos ampliar nuestra cartera de clientes en el Benelux de la mano de Rhenus Automotive. Sin embargo, no tenemos la intención como empresa de concentrarnos exclusivamente en la automoción. Por eso resulta tan positivo pertenecer a la familia Rhenus, que cuenta con un amplio abanico de competencias en materia de logística. Aprovecharemos esta red para potenciar el desarrollo de la sede de Genk. Nuestro saber hacer en el sector del automóvil acerca de la gestión de cadenas de suministro y el control de calidad se puede trasladar perfectamente a otros ámbitos empresariales.



¿Cómo ve el futuro del sector del automóvil y la logística?

Stefan Maussen: Las perspectivas del sector del automóvil son prometedoras, pero sin duda ganarán en complejidad a partir de los cambios en los modelos empresariales, las nuevas tecnologías, el urbanismo, el aumento de las expectativas de los clientes y las redes de distribución cada vez más amplias. Si observamos el aumento de la complejidad en casos de productos concretos podemos prever que la individualización creciente del sector supondrá un importante reto. Esto requiere la capacidad de integrar los cambios y las innovaciones de manera que el cliente perciba directamente un valor añadido, lo cual preserva a su vez la competitividad de la empresa.





DOS PASARELAS NUEVAS PARA LA RED RHENUS AIR&OCEAN

Las unidades de transporte aéreo y marítimo de Rhenus han experimentado un crecimiento considerable durante los últimos años. De ahí que no resulte sorprendente que el especialista en logística haya abierto en 2017 en Alemania dos pasarelas nuevas para la consolidación de envíos. La pasarela nueva de transporte marítimo se encuentra en la sede de Hilden, Düsseldorf, mientras que la de transporte aéreo está ubicada en Cargo-City-Süd, en el aeropuerto internacional de Fráncfort del Meno. Ambas pasarelas agrupan mercancías para la importación y la exportación, además de desarrollar y ampliar nuevas conexiones comerciales.

● _RHENUS_CONECTA_M

DOS PASARELAS NUEVAS PARA

El centro de transporte aéreo de Rhenus en Cargo-City-Süd ha superado la fase de consolidación y se ha convertido en una auténtica pasarela europea. Su ámbito de influencia no se limita a Alemania, sino que alcanza numerosos países europeos vecinos. «La red europea de Rhenus desempeña un papel fundamental en el transporte eficiente desde y hacia la pasarela de Fráncfort», informa Peter Pasman, Jefe de operaciones de transporte aéreo de Europa de Rhenus Air&Ocean.

Consolidación de mercancías de transporte aéreo en Hesse: la pasarela de Fráncfort del Meno

La pasarela para el transporte aéreo de Fráncfort del Meno se encuentra en Cargo-City-Süd, en el aeropuerto internacional de la ciudad. Funciona las 24 horas del día. Se manipula todo tipo de mercancías, incluidas las de temperatura controlada y peligrosas.

De Fráncfort al mundo

La pasarela permite realizar inspecciones de seguridad de la mercancía. «Los controles de seguridad permiten minimizar los riesgos y, al mismo tiempo, acelerar el proceso.» Se pueden manipular incluso mercancías peligrosas o de temperatura controlada. «Estamos en disposición de transportar cualquier mercancía por todo el mundo desde y hacia nuestra pasarela europea», asegura.

Las conexiones con más demanda actualmente son las que enlazan Fráncfort con Asia, América del norte y del sur y los Emiratos Árabes. «La capacidad de combinar el transporte entre distintos países nos permite aumentar nuestro volumen de envíos, lo cual repercute positivamente en las condiciones para nuestros clientes», declara Pasman.



Líneas planificadas de consolidación de mercancías

El centro de transporte marítimo de la ciudad de Hilden, en Renania del Norte-Westfalia, se ha ampliado este verano a pasarela. Agrupa volúmenes de envío para la importación y exportación a través de puertos cercanos como los de Rotterdam o Amberes. La ventaja para el cliente consiste en que los servicios LCL (carga inferior a un contenedor) disponen de una línea regular de transporte, lo cual facilita la planificación.

«En primer lugar, nos concentramos en los mercados en los que Rhenus ya está presente. En segundo lugar, accedemos a nuevos mercados como EEUU, Canadá o Suráfrica», declara Andreas Saltuari, Jefe de operaciones de transporte marítimo LCL en Europa de Rhenus Air&Ocean.

Además de la carga y descarga de contenedores y la necesaria manipulación de mercancías en el propio almacén, Rhenus ofrece servicios con valor añadido. «Las necesidades de nuestros clientes han regido el desarrollo de nuestros productos», explica Saltuari. «No importa si se trata de una caja de cartón o de un arcón de seis metros y una tonelada de peso.»

ERCADOS_GLOBALES_●

LA RED RHENUS AIR&OCEAN



Centro de operaciones para el transporte marítimo en Renania del Norte-Westfalia: la pasarela LCL de Hilden

La pasarela de transporte marítimo de Hilden se encuentra cerca de los puertos occidentales. Se dedica fundamentalmente a la manipulación, consolidación, importación y exportación en contenedores de mercancía de tipo comercial, industrial y de inversión.

De Wilhelmshaven

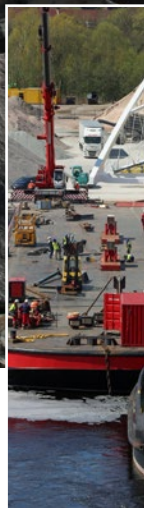


En Wilhelmshaven, Rhenus Midgard dispone de todo lo que un puente necesita: sus 15 000 m² son espacio suficiente como para contar con acceso a la autopista y un muelle de alta capacidad apto para transportar 700 toneladas sin problemas. Ofrece las condiciones ideales para el montaje final y el embarque del puente de arco tipo network que se erigirá en Bøkfjord.

15 de mayo de 2017. El puerto de Kirkenes, en la frontera ruso-noruega, el pontón Wagenborg Barge 8, empleado como lanzador para la construcción, se dispone a operar con una benévola temperatura para la zona de 7 °C. A bordo, un puente de arco tipo network de 120 metros, zarpado hace tan solo tres semanas del puerto de Wilhelmshaven, deja atrás 3 000 km y alcanza su próxima destinación en Noruega.

La empresa de Turingia Schachtbau Nordhausen ha fabricado los componentes para el puente por encargo de la administración de obras públicas noruega Statens vegvesen. Para el montaje final antes del embarque se transportó la estructura de acero al recinto de Rhenus Midgard en Wilhelmshaven. «Debido a las duras condiciones de desgaste habituales en el norte de Noruega, la complicación del acceso y la limitación de recursos locales, optamos por montar el puente en Alemania», explica Matthias Roeder, Director de proyecto de Schachtbau Nordhausen. «Desde el punto de vista logístico aquí contábamos con las mejores opciones.»

«El puerto del norte es ajeno a las mareas y ofrece las condiciones ideales para llevar a cabo el encargo. El recinto cuenta con 15 000 m², dos campos de fútbol aproximadamente», explica Björn Knust, Jefe de explotación de Rhenus Midgard Wilhelmshaven, enumerando las ventajas de la ubicación. «El emplazamiento cuenta con conexión directa entre el dique Friesendamm y la autopista A29. Esto posibilitó la llegada de los componentes por medio de un transporte fácil, rápido y seguro.»



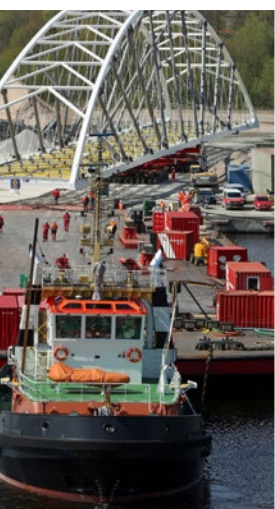


al Cabo Norte

Rhenus dispone de un puente de alta capacidad

Montaje del puente en Rhenus Midgard

Durante siete meses, el recinto de Rhenus Midgard presenció la laboriosa manipulación de las estructuras y los elementos del puente. Esto es lo que tardaron los diez especialistas de Nordhausen en montar el núcleo. Por fin, la mañana del 19 de abril todo estuvo listo. El puente íntegramente montado se embarcó en el pontón Wagenborg Barge 8 y se aseguró para el transporte. Por sus características, un calado de casi 12 metros y una longitud de 320 metros, el muelle de Braunschweig era el más indicado para la empresa.



«El gigantesco arco de acero se erigía hacia el cielo y relucía al sol», recuerda Björn Knust. «El día anterior se montaron dos vehículos modulares autopulsados bajo el puente. Así, lentamente se puso en marcha el puente de 120 metros de largo, 13,5 metros de ancho y –contando la estructura protectora– 700 toneladas de peso. Mediante rampas de acero se hizo rodar hasta la cubierta del pontón, que se mantuvo en la posición adecuada en todo momento gracias a la intervención de un remolcador. La embarcación mide 100 metros en total, por lo que el puente sobresalía diez metros por cada extremo. Por la tarde el trabajo estaba listo.»

El Cabo Norte tuvo que esperar

Sin embargo, no se pudo emprender el viaje directamente y el transporte se tuvo que aplazar hasta ocho días a causa de las condiciones meteorológicas. Unido al remolcador MTS Vanquish y acompañado de otros dos remolcadores, el pontón Wagenborg Barge 8 cruzó las esclusas el 27 de abril con dirección a Kirkenes, a 3 000 km de distancia de Wilhelmshaven. Con excepción de algunas interrupciones a causa de la meteorología, el viaje transcurrió sin problemas.

Al llegar a Noruega, en primer lugar se soltaron las fijaciones para el transporte y el puente se tuvo que elevar unos cuatro metros. Estas tareas llevaron tres días. «El 19 de mayo pudimos penetrar en el fiordo con marea creciente, aunque fue necesario esquivar varias zonas de aguas poco profundas. Con un puente de 700 toneladas a bordo, no fue empresa fácil», relata Matthias Roeder.

Rhenus Midgard en Wilhelmshaven

Rhenus Midgard se instaló en 1974 en el único puerto de aguas profundas de Alemania y gestiona, en Wilhelmshaven, dos terminales portuarias y almacenes de contenedores y mercancías. Además de la manipulación de carbón en la terminal de carga de Wilhelmshaven, y de material de construcción, fertilizantes, bienes a granel y cargas por proyecto en la terminal polivalente, la amplia cartera de servicios del especialista en logística incluye todos los aspectos logísticos relacionados con los contenedores de carga.



Nieve y tareas de precisión

«Tras un tiempo de espera, aprovechamos la siguiente marea creciente para situarnos entre los dos pilares del puente. Allí se ancló firmemente el pontón y se orientó el puente en la posición adecuada. Sin embargo, el buen tiempo nos abandonó pronto. Nevaba una y otra vez, y el viento, en ocasiones fuerte, no nos facilitaba en absoluto el trabajo», explica Roeder. En ocasión de la marea menguante se logró colocar el puente sobre los pilares, aunque llevó dos días más ajustar la posición de manera precisa y fijarlo. «Esto requiere un trabajo de gran precisión, hay que ajustar hasta el último milímetro.»

Cinco empleados de Nordhausen participaron junto al jefe de proyecto Matthias Roeder en los trabajos de Kirkenes. Tras dos posteriores actuaciones de montaje en junio y julio, la construcción del puente concluyó en otoño de acuerdo con el calendario previsto y por fin se entregó a Statens vegvesen.

Grupo Schachtbau

La empresa de Nordhausen, Turingia, posee tradición y una larga historia a sus espaldas. Fue fundada en 1898 y ya en 1899 se convirtió en un grupo empresarial cuya fama trascendía las fronteras alemanas. Su núcleo competencial está relacionado con el sector del acero y la construcción de maquinaria, además de la minería y la ingeniería de sistemas. Cuenta con una plantilla de 900 personas en toda Alemania entre directivos y especialistas y, desde 1992, forma parte del grupo Bauer.



CORREO MÓVIL

EASY MAILBOX TRACKING



PETICIÓN DE DOCUMENTOS DIGITALES

Correos de clientes, solicitudes, concursos: miles de cartas entran cada día en los buzones de las grandes empresas. A esto se le suma una cantidad todavía mayor de correos electrónicos que sobrecargan las cuentas de correo de información.

La clasificación, distribución y tramitación de envíos y noticias acaparan mucho tiempo y recursos. Se trata de trabajo que Rhenus Mailroom Services hace por sus clientes.

Antaño lo habitual era que una empresa tuviera un emplazamiento o, como mínimo, un apartado de correos; en la actualidad este concepto ha cambiado: «el banquero con apartado de correos prácticamente ha desaparecido», anuncia Axel Rautschka, Director de Rhenus Mailroom Services. «En su lugar existen ahora lugares de trabajo totalmente móviles. El empleado trabaja desde el lugar en el que se encuentra.» Además de esto, los empleados se desplazan cada vez más o trabajan parcialmente desde casa.

¿Cómo puede ese trabajador recibir a tiempo su correo? «Esto requiere una solución digital, que es lo que ofrecemos a nuestros clientes», revela Rautschka. La filial de Rhenus ejerce la función de oficina de correos en lugar de tener que gestionarla el propio cliente. «Nos encargamos de que el correo se organice, se clasifique o se digitalice en función de la necesidad y que a continuación llegue a su destinatario.»

Esto mismo se aplica a la tramitación de mensajes de cuentas de correo de información o cuentas no asociadas directamente a una persona, ya sea correo digital o convencional. El saber hacer fundamental de Rhenus procede de la clasificación según reglas y mediante base de datos de información acerca del destinatario y contenidos de los mensajes o cartas.

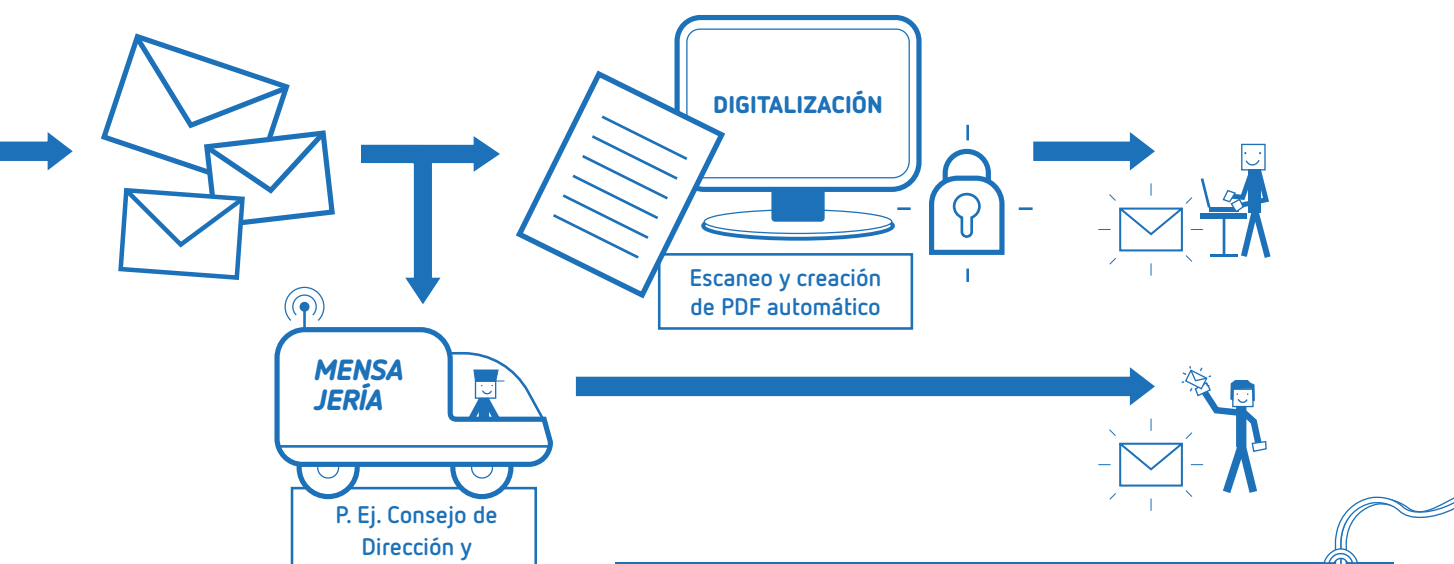
Digitalización del correo

Un chófer de Rhenus recoge el correo en el momento en que llega a la oficina de correos. Se realiza una clasificación preliminar; algunos documentos como cartas a la dirección, al comité de empresa o al departamento de recursos humanos se entregan a sus destinatarios en el departamento correspondiente del cliente mediante mensajero.

Sin embargo, Rhenus digitaliza la mayor parte de los envíos postales. Para ello dispone de un software especial que escanea los documentos y los remite en PDF, convenientemente indexados, a través de un servicio web o del sistema propio del cliente. «De este modo, el empleado puede acceder a su correo en cualquier momento desde cualquier lugar del mundo.»

Los especialistas de Rhenus Mailroom Services están desarrollando una interfaz web propia que permitirá a la empresa ofrecer todavía más servicios a sus clientes. «Rhenus Easy Mailbox dispondrá de funciones adicionales como la de seguimiento y la notificación al cliente cuando reciba correo nuevo en la bandeja de entrada.»

EASY MAILBOX



Rhenus Mailroom Services

Desde hace más de 15 años, Rhenus Mailroom Services se encarga y gestiona la entrada de correo de sus clientes. La filial de Rhenus dispone de más de ocho centros de servicios en Alemania. Además, también ofrece la posibilidad de llevar a cabo toda la logística desde las instalaciones del cliente. La cartera de clientes de la empresa cuenta con bancos, empresas aseguradoras y grupos empresariales del sector farmacéutico y automovilístico.

Ver, comprobar, tramitar

Además del correo de empresa, Rhenus Mailroom Services ofrece también la función totalmente automática de comprobar y tramitar el correo de los clientes en referencia, por ejemplo, a la protección de datos personales. Las empresas grandes reciben una cantidad considerable de correo. Por ejemplo, si el cliente de una aseguradora solicita modificar sus datos postales, la carta se lee y se remite electrónicamente a la aseguradora la información relevante.

«Nuestros empleados comprueban que los datos remitidos sean los adecuados y envía una confirmación adicional al cliente acerca de la modificación de la información de contacto. Mientras esto sucede, la aseguradora puede centrarse en otras tareas.» El sistema Rhenus es inteligente y aprende de manera autónoma; es capaz incluso de redactar una respuesta a una carta recibida y escaneada de manera que el cliente deba únicamente revisar el borrador y enviarlo.



Biesterfeld Spezialchemie entra en una nueva era

Poco más de una docena de kilómetros separan Hilden de Solingen, pero para la empresa Biesterfeld Spezialchemie ha supuesto mucho más que un traslado a un almacén nuevo. Con la ayuda de Rhenus Freight Logistics, el distribuidor de productos químicos especializados ha logrado materializar en su nuevo emplazamiento cerca de Düsseldorf una concepción logística renovada para su almacén central en Europa, para el abastecimiento de sus delegaciones europeas y para la distribución global de materiales a sus clientes.

Buena química en

16 S Azufre 32.07	8 O Oxígeno 15.999	3 Li Litio 6.94	7 N Nitrógeno 14.01	32 Ge Germanio 72.64	7 N Nitrógeno 14.01
-----------------------------------	------------------------------------	---------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------	-------------------------------------

Biesterfeld Spezialchemie es uno de los distribuidores internacionales líderes en productos y soluciones del sector de los productos químicos especializados. Las sustancias se emplean tanto en pinturas y tintas como en adhesivos y electrónica o incluso en el sector de la alimentación, la salud y el cuidado personal. Cuando su almacén de Hilden empezó a quedar pequeño, la empresa decidió dar el paso en diciembre de 2016 y llevar a cabo el traslado a un emplazamiento en la vecina Solingen. Sin embargo, el nivel de exigencia era alto, puesto que el cambio debía representar mucho más que un traslado a un almacén nuevo. Una gestión logística inteligente es imprescindible para que los productos lleguen a tiempo al lugar indicado.

Esta es asimismo la idea fundamental de Rhenus Freight Logistics en Hilden, la empresa que trabaja para el proveedor de servicios especiales y cuyo contrato logístico se ha renovado en primavera. El traslado al nuevo almacén europeo de 14 000 m² –el 25 % más de capacidad de almacenamiento– requirió la movilización de bienes equivalentes a 240 camiones, todo ello en un plazo de una semana de calendario.

La clave del éxito ha sido el flujo transparente de información y bienes, aunque no solo para el traslado en sí mismo. El nuevo almacén debía contar con tecnología punta a la altura de las exigencias de la situación: una integración electrónica de procesos a lo largo de toda la cadena de creación de valor añadido y un mantenimiento dinámico de existencias en los amplios estantes altos garantizan una manipulación flexible de la mercancía.



Versatilidad de uso

Los productos químicos almacenados se emplean en numerosos ámbitos industriales: salud, medicina, cuidado personal, higiene, alimentación, pinturas y tintas, poliuretano, aditivos de polímeros, material de construcción, adhesivos y lubricantes, materiales compuestos y para herramientas, electrónica.

Nueva concepción logística

Rhenus es el responsable de la nueva concepción logística. Afecta a la distribución multimodal rodada, marítima y aérea a escala europea de consolidación de mercancías y cargas completas. Aproximadamente la mitad de los envíos se transportan dentro de Alemania y el resto a numerosos países de Europa. Rhenus es el responsable de la recepción, el ensamblaje y el depósito de mercancías hasta su entrega, además de la gestión de devoluciones. Sin embargo, una buena planificación no lo es todo.

Algunos productos presentan requisitos especiales como por ejemplo la gestión de la higiene. «El almacén cuenta por ejemplo con la certificación HACCP necesaria para la manipulación de alimentos. La logística del mismo se somete varias veces al año a auditorías por parte de proveedores del sector de la salud», explica Andre Nedderman, Director de logística de Biesterfeld Spezialchemie. Esto indica que la gestión del almacén se corresponde con los exigentes requisitos de los productos en cuanto a materiales y calidad.

Además de HACCP, el emplazamiento de Solingen también cuenta con la certificación ISO y SQAS de seguridad y calidad. Estas certificaciones prevén, entre otras cosas, controles de acceso, supervisión mediante cámaras, medición de la temperatura y formación periódica de los empleados. Los productos más delicados, almacenados en dos cámaras frigoríficas especiales, se emplean en la industria electrónica y aeronáutica para la construcción de platinas y aviones respectivamente.

Cadena de frío asegurada

El transporte de mercancías con temperatura controlada es una tarea exigente. Rhenus lleva a cabo el envío refrigerado con la ayuda de parches de frío y embalajes adecuados para garantizar que no haya interrupciones en la cadena de frío. «Nuestro servicio especial garantiza que la mercancía de alta calidad llega a su destinatario sin ningún daño. Estos transportes también se pueden seguir a través de Track&Trace», informa Christian Seis, Director de logística de Rhenus Freight Logistics en Hilden.

Una rasgo distintivo de Solingen es que emplea una versión personalizada del sistema Warehouse Management System (WMS) propio de Rhenus en función de las necesidades del cliente. «Las complejas exigencias del cliente requerían una instalación técnica de gran calidad compatible con dispositivos wi-fi para recabar datos y leer códigos de barras con libertad de movimientos», explica Seis. En la industria química, además de las referencias y las denominaciones de los artículos, son de vital importancia los datos referentes a las sustancias peligrosas, el seguimiento de lotes y las fechas de consumo preferente.

Pero el software llega todavía más lejos. El intercambio de datos constante entre Biesterfeld Spezialchemie y Rhenus Freight Logistics no facilita solamente la manipulación de mercancías sino que permite además llevar a cabo una actualización permanente del inventario. Se trata de un punto a favor para la empresa y para sus clientes, que pueden confiar en una transparencia y precisión totales en el envío.

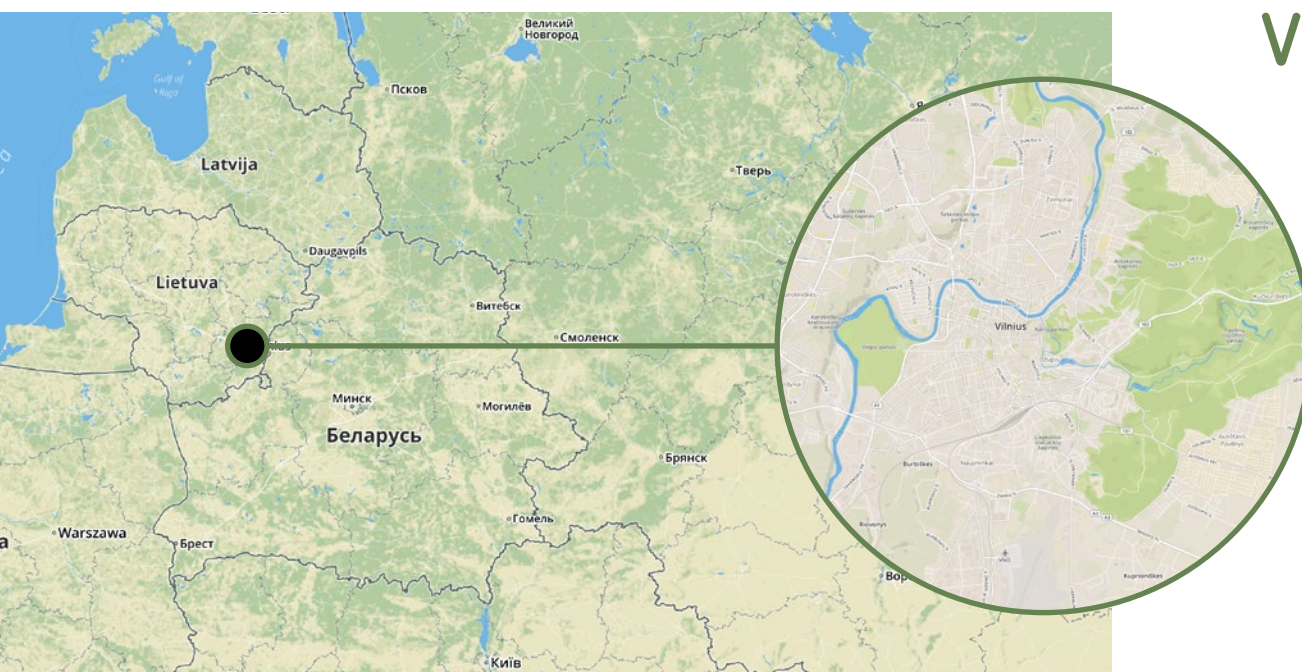


Almacén central europeo en Solingen

El nuevo almacén central europeo cuenta con una superficie de 14 000 m² y dos naves. Dispone de 22 puertas y rampas, almacén para piezas pequeñas, depósito aduanero y una zona refrigerada. La equipación incluye además sensores de llamas y humo, sistema de alarma y rociador de incendios en el techo. Ha obtenido las certificaciones ISO9001, ISO14001, ISO50001, SQAS y HACCP. Todas las zonas del almacén disponen de conexión inalámbrica.

UNA CIUDAD ENTRE EL AYER Y EL MAÑANA

Vital, multicultural y repleta de testimonios de la historia: Vilna posee numerosas facetas. Su imagen y el estilo de vida de sus habitantes se caracterizan por la dualidad entre la tradición y la modernidad, rasgo distintivo desde sus orígenes.



VILNA

¿Qué tienen Amsterdam, Madrid, Copenhague, Bruselas, Praga, Dublín y Vilna en común? Todas ellas han sido capitales europeas de la cultura. Vilna ostentó este título en 2009 junto con Linz, cuando la ciudad barroca de arquitectura imponente era todavía una desconocida para muchos europeos.





Cultura y deporte

En la actualidad, la capital lituana no cuenta solo con una historia agitada, sino que atrae también gracias a una gran dosis de cultura y su ambición deportiva, donde cabe destacar el deporte nacional: el baloncesto. ¿Qué mejor lugar que Vilna para erigir un gigantesco monumento en honor de este deporte? La inauguración de la estatua de casi 6 metros y 30 toneladas de peso contó incluso con la presencia del que fuera presidente en aquel momento, Valdas Adamkus.

La floreciente economía de la mayor ciudad del país, con unos 530 000 habitantes, prácticamente se duplicó con el cambio de milenio. Sin embargo, ha procurado proteger al mismo tiempo su carisma natural; está situada en la desembocadura de los ríos Vilnia y Neri y es una de las capitales más verdes del mundo.

Celebración de la independencia

A raíz de su agitada historia, la independencia de Lituania es un acontecimiento de suma importancia para el país y sus habitantes. En un primer momento, obtuvo la independencia en 1918 tras la ocupación por parte del imperio alemán durante la I Guerra

Mundial. Sin embargo, fue de vida breve y Lituania no recuperó el estatus de república democrática independiente hasta 1990, con el ascenso de la Revolución Cantada, en que terminó la etapa de pertenencia a la Unión Soviética.

En 2018 se celebran los 100 de independencia del país. Desde febrero de 2017 se celebra una ceremonia diaria: cada tarde, a las 19:18, suenan las trompetas de la Academia lituana de música y teatro; desde una ventana del palacio ducal de Vilna se pueden oír las notas de la canción «Lietuva brangi/Querida Lituania», con letra compuesta en 1888 por el poeta Jonas Mačiulis-Maironis y musicada por el compositor Juozas Naujalis. Se ● considera el segundo himno del país.

En verano de 2018, del 30 de junio al 6 de julio, tendrá lugar el festival nacional de canto, en que se celebra la cultura del país y su famoso canto. Uno de los momentos más espectaculares es la presentación de los coros, que cuentan con un total de 20 000 cantantes, y de los bailes, con unos 9 000 bailarines.



Ciudad digital

La ciudad, entre la tradición y la modernidad, atrae también a muchos visitantes jóvenes. Además de la universidad de Vilna, fundada en 1579 y con unos 23 000 estudiantes actualmente, un polo de atracción es su infraestructura digital: Vilna cuenta con la mejor red de wifi abierta del mundo. Los visitantes la pueden utilizar, por ejemplo, para acceder a más información acerca de la ciudad y su arquitectura. En este sentido, el museo de arte moderno ha ideado una concepción muy especial. Leyendo los códigos QR con un dispositivo móvil, los más curiosos podrán interactuar con hasta 15 esculturas de la ciudad que se presentan personalmente y explican relatos sobre la cultura y la historia de la arquitectura de Vilna. La administración de la ciudad supo identificar desde el principio las ventajas potenciales de la digitalización, por lo que se convirtió en una de las primeras metrópolis en que los ciudadanos podían realizar trámites íntegramente por la vía electrónica.



Wi-Fi



Comer y beber

Un excelente lugar para degustar la cocina tradicional lituana, en la que abundan los platos con patatas y carne, es Forto Dvaras, en la calle Pilies. Por otro lado, Bistro 18, en la calle Stiklių, ofrece su propuesta culinaria en un ambiente desenfadado, joven y sencillo.

Sugerencia: la cerveza lituana tiene buena fama y la mejor manera para disfrutar de ella es en buena compañía, como en el «Pub Crawl» que se puede reservar a través de Internet.

Ocio nocturno

Desde música en directo en Tamsta, un viejo equipamiento industrial encima de la tienda de discos más grande del país, hasta el elegante Bar Iki Ausros, con una carta de más de 250 cócteles: Vilna tiene propuestas nocturnas que encajan con gustos de todo tipo.

Sugerencia: ¿es tarde y hay hambre? El acogedor restaurante Amatininkai, en el barrio Senamiestis, tiene abierto hasta las cinco de la mañana y ofrece especialidades lituanas.

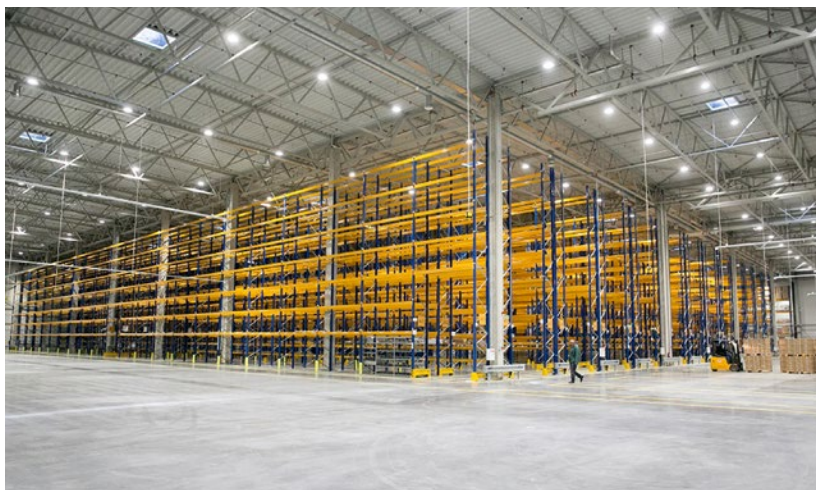
De compras

Las Sapokliak Salonas ofrecen, además de arte local, un amplio abanico de moda clásica de diseñadores lituanos. La ropa y las joyas modernas tienen su lugar en Decolte, donde también está representado el talento local.

Sugerencia: uno de los recuerdos más apreciados de la ciudad, incluso para los mismos habitantes, es la ornamentada porcelana lituana de artistas como por ejemplo Virginija Jasiūnaitė-Juršienė.



«En esta ciudad, la **tradición** y la modernidad están unidas digitalmente.»



Visitas recomendadas

En el muro de la «Literatų gatvė/Calle de los escritores» se rinde homenaje a los principales autores lituanos en una galería al aire libre y una colección de retratos de todo tipo. A los pies de la torre de televisión, de 326,5 m, hay una exposición fotográfica que conmemora el movimiento independentista lituano de 1990-1991.

Sugerencia: en la torre de televisión, a 165 metros, se puede tomar un helado admirando las sobrecogedoras vistas de la ciudad.

Delegaciones

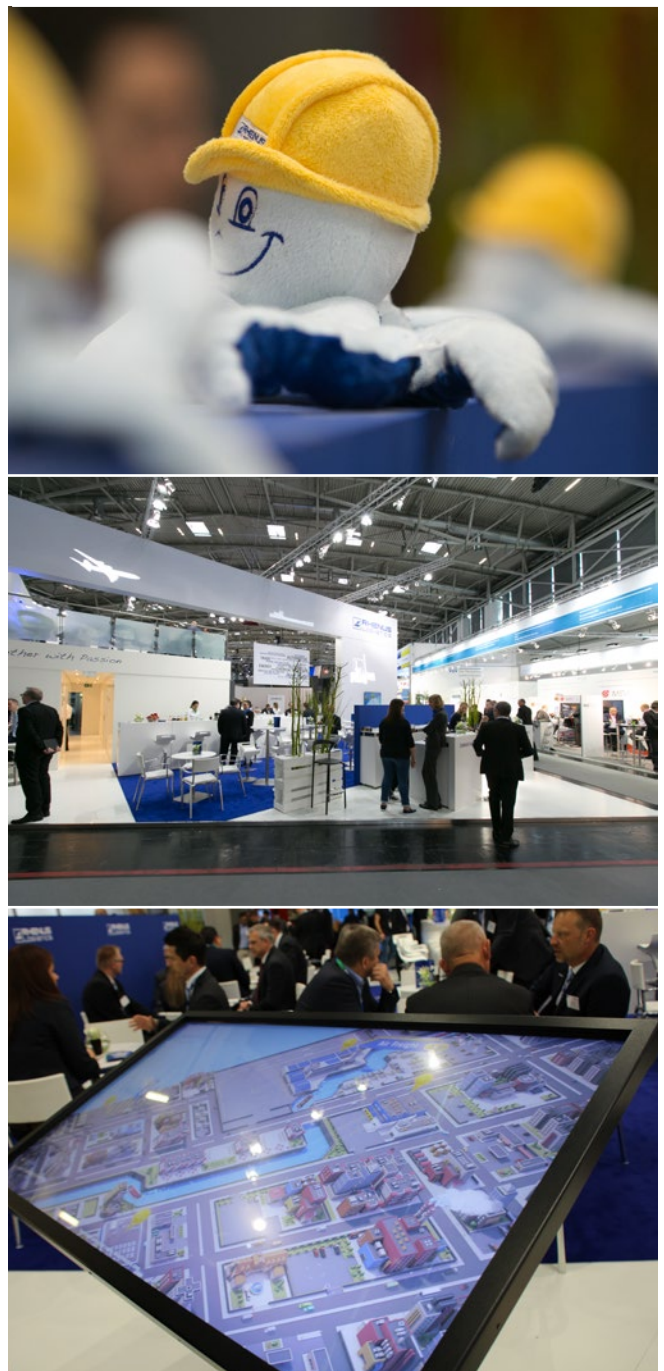
Rhenus Svoris UAB dispone en Lituania de dos emplazamientos, uno en Vilna y otro en Kaunas. La primera trasladó el almacén en junio de 2017 a un emplazamiento nuevo en los alrededores de la ciudad, por lo cual disponen de 12 000 m² de espacio de almacenamiento y manipulación, además de una superficie de 2 000 m² de oficinas. Además de las mercancías de tipo industrial, la delegación dispone de una certificación de higiene y cámaras frigoríficas especiales para el almacenamiento y la manipulación, además de permisos para la distribución de medicamentos veterinarios.

La cartera de servicios de Rhenus Svoris incluye soluciones de transporte para el intercambio nacional e internacional de mercancías en los ámbitos de logística contractual y logística de transporte. También ofrecen servicios de Pick & Pack, devoluciones y transportes en vacío, consolidación y etiquetado de mercancías y soluciones para el sector del comercio electrónico. Para ello se dotó de un sistema de gestión de almacenes con API que permite la integración del comercio electrónico.

IMPRESIONES



TRANSPORT LOGISTIC 2017 EN MÚNICH



EVENTO CON LOS CLIENTES



AVISO LEGAL

LogisticsPeople

Revista corporativa del
grupo Rhenus
Número 02-2017

Editor:

Rhenus SE & Co. KG
Rhenus-Platz 1 · 59439 Holzwickede
Alemania

Contacto:

Teléfono +49 2301 29-0
Telefax +49 2301 29-1215

Correo electrónico:

logistics.people@de.rhenus.com
www.rhenus.de/logistics-people

Responsable de conceptos y redacción:

Verena Schäfers, Marketing & PR

Redacción:

Medienbüro am Reichstag GmbH
Astrid Unverricht
André Spangenberg

Composición:

Visuell Marketing
www.visuell-marketing.com

Fotografías:

Rhenus SE & Co. KG.
Reederei Wessels
fotopaulmartens.nl
Rhenus Office Systems GmbH
Cuxport GmbH
Thomas Schüler, Schachtbau Nordhausen Stahlbau GmbH
openstreetmap.de
vilnius-tourism.lt
istockphoto.com
fotolia.com
shutterstock.com
alamy.de
wikipedia.de

Frecuencia:

Dos números anuales

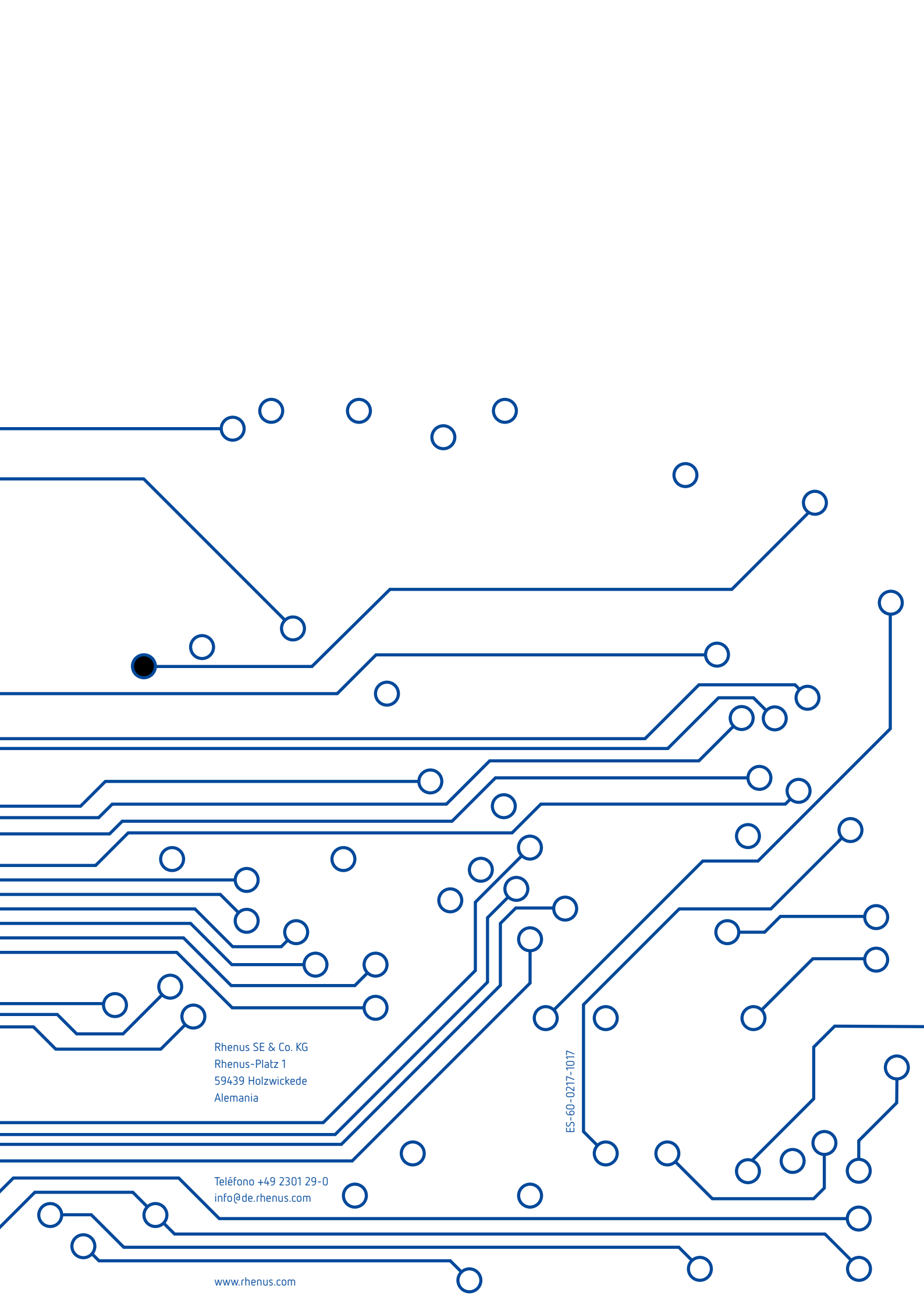
Idiomas:

alemán, inglés, castellano, francés

Versión online:

www.spain.rhenus.com/infocenter/corporate-magazine

Solo se permite la reproducción total o parcial de esta
publicación con la autorización previa de la redacción e
indicación de la fuente y entrega de un ejemplar
de muestra.



Rhenus SE & Co. KG
Rhenus-Platz 1
59439 Holzwickede
Alemania

Teléfono +49 2301 29-0
info@de.rhenus.com

www.rhenus.com

ES-60-0217-1017