

Rotterdammer Hafen erhöht Effizienz in der Containerlogistik

Der Rotterdammer Hafen startet 2013 einen Testversuch um die Abfertigung von Containerbinnenschiffen im Hafen effizienter zu gestalten. 25 Organisationen beteiligen sich an diesem Projekt namens Nextlogic.

Projektmanager Teunis Steenbeek ist zuversichtlich dass noch vor Weihnachten grünes Licht für den Test gegeben wird. Steenbeek erläuterte vergangene Woche die Projektziele von Nextlogic bei der Barge to Business Konferenz in Rotterdam. Nextlogic soll dazu beitragen, die Zuverlässigkeit und Effizienz der gesamten Container-Logistikkette zu steigern.

Dazu müssen alle Teilnehmer der Logistikkette zusammenarbeiten. Seehafenterminals, der Hafenbetrieb Rotterdam, Schiffsoperatoren, Rijkswaterstaat – sie alle bündeln die Kräfte in Nextlogic. Die tragenden Säulen des Projektes sind die Zuweisung von Terminalslots, die Call Size Optimierung sowie der Informationsaustausch. Der geplante Testversuch soll drei bis fünf Monate dauern. Steenbeek: „Wenn es sich als erfolgreich erweist, werden wir das Konzept strukturell implementieren. Auch für die anderen Modalitäten wollen wir langfristig den Informationsstrom verbessern.“

Inlandterminals

Der Wettbewerb zwischen Seehäfen findet heutzutage größtenteils im Hinterland statt. Dort liegt auch für den Rotterdammer Hafen ein wichtiger Fokus. Über das Projekt InlandLinks investiert der Hafen in ein Netzwerk von Inlandterminals, mit denen zusammengearbeitet wird. Davon befinden sich vier in Deutschland. Durch eine jährliche Safety- und Security-Prüfung vor Ort wird die Qualität der Netzwerkpartner gewährleistet.

Eines der Ziele des Netzwerkkonzeptes ist es, mehr Transporte von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu lenken. Donald Baan, Senior Businessmanager Logistics beim Rotterdammer Hafenbetrieb meint dazu: „Wenn Verloader jahrelang nur über die Straße transportieren, ist der Schritt zur Wasserstraße keine Selbstverständlichkeit. Besonders wenn man bedenkt dass die Binnenschifffahrt aufgrund ihrer Struktur wenig transparent ist. InlandLinks kann dazu beitragen, dass Verloader schneller den Weg zur Wasserstraße finden.“

Das Containerterminal im Hafen Lüttich freut sich über InlandLinks und über ähnliche Initiativen in anderen Seehäfen. Am Ende, so sagt der Lütticher Terminalmanager Tom Paeshuys, bestimmen aber nicht die Seehäfen über den Erfolg der Terminals im Hinterland. „Häfen haben keine Ladung, sie bieten nur Dienste an. Es sind die Ladungsinhaber die bestimmen welche Terminals und Schiffslinien sie verwenden.“

Starke Marktposition

Paeshuys schätzt die Zukunft der Inlandterminals positiv ein. Diese Meinung teilt auch Matthieu van Roermund, Manager bei der Contargo Waterway Logistics: „Wir werden zunehmend als Anbieter von Netzwerklösungen betrachtet.“

Contargo integriert den Containerverkehr zwischen den Westhäfen und dem europäischen Hinterland. Das Unternehmen verfügt über 25 Containerterminals im Hinterland und betreibt außerdem eigene Schiffs- und Bahnlinien. Die Gruppe hat viel „Power“, so Van Roermund. Sie möchte auch in Zukunft weiter investieren. Gleichwohl bekräftigt er die Notwendigkeit zur weiteren Effizienzsteigerung in der Containerlogistik. „Es gibt noch 20 bis 30% an Effizienz zu gewinnen in unserem Sektor.“

Güterverlagerung

Wie können mehr Verlagerer für die Binnenschifffahrt gewonnen werden? Überzeugende Argumente sind Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit und Zuverlässigkeit. „Es dreht sich aber vor allem ums Geld“, wie Steenbeek angab. Baan ergänzte: „Bei der Güterverlagerung handelt es sich oft um lange Trajekte. Alles fängt damit an dass man die Aufmerksamkeit der Verlagerer für die Binnenschifffahrt weckt.“

Van Roermund ist sicher dass sich die Binnenschifffahrt auf weiteres Wachstum vorbereiten darf. „Die nächste Generation wird eine Zunahme des Straßengüterverkehrs nicht mehr akzeptieren. Wir sehen heute bereits eine graduelle Verschiebung von der Straße auf Schienen- und Wasserwege. Zwar wächst – bedingt durch die Wirtschaftskrise – im Moment der Straßengüterverkehr. Das geht aber vorbei.“

© Dezember 2012 Sarah de Preter/De Binnenvaartkrant