

WEITERES WACHSTUM VON CONTAINERN IN ROTTERDAM



Im Rotterdamer Hafen wurden im ersten Quartal 2018 1,2% weniger Güter umgeschlagen als im selben Vorjahreszeitraum. Insgesamt wurden 117,8 Millionen Tonnen umgeschlagen, während es im ersten Quartal 2017 noch 119,3 Millionen Tonnen waren.

Rückläufig war der Warenverkehr vor allem von Kohle, Eisenerz, Schrott und Rohöl. Dagegen hat sich das Wachstum des Containerumschlags weiter fortgesetzt – mit einer Zunahme von 6,1% in TEU bzw. von 4,6% in Tonnen. Auch der Umschlag von Mineralölprodukten nahm zu, insbesondere bei ausgehenden Transporten. Der Umschlag von Biomasse und LNG (Flüssiggas) stieg spektakulär an.

„Das weitere Wachstum des Containerumschlags bestätigt, dass der Hafen Rotterdam eine immer wichtigere Position im Netzwerk der Schifffahrtsverbindungen der großen Reederei-Allianzen einnimmt,“ sagt Allard Castelein, Generaldirektor des Hafens Rotterdams. „Dass wir nach dem starken Anstieg des letzten Jahres nun ein etwas gemäßigteres Wachstum verzeichnen, entspricht voll und ganz unseren Erwartungen.“

Insgesamt blieb der Umschlag von flüssigem Massengut nahezu konstant mit einer leichten Zunahme um 0,5% auf 55,9 Millionen Tonnen. In diesem Marktsegment wurde weniger Rohöl (-4,5% auf 25,4 Millionen Tonnen) angeliefert als im ersten Quartal des Vorjahres. Die Differenz ergibt

sich vor allem aus dem Warenverkehr im Januar 2017, in dem ein außergewöhnlich hoher Umschlag realisiert worden war. Der im Laufe des Vorjahrs strukturell zurückgegangene Umschlag von Mineralölprodukten entwickelte sich aber im vergangenen Quartal wieder positiv mit einem Anstieg um 4,8%. Die rückläufige Entwicklung ein- und ausgehender Heizöl-Lieferungen kam zum Stillstand. Auch wurde im ersten Quartal weitaus mehr LNG umgeschlagen als im Vorjahr (+210%; 0,7 Millionen Tonnen), wobei im Februar mit einem Volumen von über 500.000 Tonnen ein Rekord erzielt wurde. Dieses Wachstum betrifft sowohl die ein- als auch die ausgehenden LNG-Lieferungen und bestätigt erneut die Bedeutung von Rotterdam als zentraler LNG-Handelsplatz.

Beim Trockenmassengut spielen Eisenerz sowie Schrott einerseits und Kohle andererseits die wichtigste Rolle. In beiden Bereichen verzeichnete man einen erheblichen Rückgang: Der Umschlag von Eisenerz und Schrott ging um 9,3% auf 7,1 Millionen Tonnen zurück, der Kohleumschlag um 19,0% auf 6,5 Millionen Tonnen. Für den Rückgang beim Eisenerz ist vor allem der Januar verantwortlich, da der Umschlag 2017 besonders hoch gewesen war. Das Volumen in den Monaten Februar und März 2018 entspricht den Werten des Vorjahreszeitraums. Der Rückgang bei der Kohle ist insbesondere auf die geringere Anlieferung für Kraftwerke zurückzuführen, da im vergangenen Jahr einige ältere Anlagen in Deutschland und den Niederlanden geschlossen wurden. Beim Umschlag landwirtschaftlicher Massengüter kam es infolge der schlechten Sojaernte in Argentinien zu einem Rückgang um 8,2% auf 2,6 Millionen Tonnen. Auch beim sonstigen Trockenmassengut verzeichnete man mit 20,4% auf 2,4 Millionen Tonnen einen erheblichen Rückgang. Dies ist insbesondere die Folge einer geringeren Produktion bei den Mineralienabnehmern. Insgesamt ging der Umschlag von Trockenmassengut um 13,66% auf 18,8 Millionen Tonnen zurück.

Der Containerumschlag stieg nach Gewicht um 4,6% auf 35,9 Millionen Tonnen und nach Volumen um 6,1% auf 3,5 Millionen TEU an. Mit diesem Wachstum, das vor allem auf die zunehmende Umschlagleistung der großen Container-Terminals im Hafen zurückzuführen ist, setzt sich der starke Anstieg des Vorjahres fort. Diese Steigerung ist auch notwendig, da die Reedereien, die in den drei großen Allianzen operieren, Rotterdam als wichtige Drehscheibe in ihren Verbindungsnetzen betrachten. Deshalb konzentrieren sich immer mehr Umschlagaktivitäten in Rotterdam. Dadurch stieg auch das Feeder-Volumen weiterhin stark an; es erhöhte sich um 7,5% auf 0,6 Millionen TEU. Feederschiffe transportieren Con-

tainer mit interkontinentaler Ladung zu und von anderen Häfen, die nicht direkt von Deepsea-Verbindungen bedient werden. Auch findet in Rotterdam ein immer intensiverer Austausch zwischen Deepsea-Diensten statt, wodurch die Reedereien ihren Kunden mehr Kombinationen zwischen Lade- und Löschhäfen in Asien und Europa anbieten können. Darüber hinaus führten die neuen Verbindungen mit dem östlichen Teil des Mittelmeers zu einer Zunahme des Shortsea-Umschlags um 6,9% auf 0,7 Millionen TEU.

Der Gesamtumschlag des Marktsegments Massenstückgut (Ro-Ro-Verkehr und sonstiges Stückgut) ging um 4,7% auf 7,2 Millionen Tonnen zurück. Der RoRo-Verkehr nahm im Vergleich zum ersten Quartal des Vorjahres leicht um 0,8% auf 5,8 Millionen Tonnen zu, unter anderem infolge der Erweiterung der Abfertigungskapazität für RoRo-Schiffe an einem der Terminals in Rotterdam. Das Umschlagsvolumen des sonstigen Stückguts lag erheblich unter dem hohen Niveau des ersten Quartals 2017 (-22,2%, auf 1,4 Millionen Tonnen), da in diesem Jahr der zusätzliche Umschlag von Stahl in Form von Brammen wieder eingestellt wurde. Der erhöhte Güterstrom im Vorjahr war die Folge Renovierungen von Hochöfen in Deutschland, wodurch die Stahlproduktion vor Ort vorübergehend reduziert wurde. Auch wurden im letzten Zeitraum kaum mehr Fundamente für Offshore-Windkraftanlagen verladen. Diese Aktivität wird im zweiten Quartal voraussichtlich wieder zunehmen.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

POSITIVE CONTAINERBILANZ IN ROTTERDAM



Die vom Hafenbetrieb Rotterdam unterstützte Sektorabstimmung Container-Binnenschifffahrt hat zu greifbaren Ergebnissen geführt. Sie zeigen, so der Hafen, dass Verlader, Spediteure, Operatoren in der Binnenschifffahrt, die Inlands- und Deepsea-Terminals sowie Reedereien die Engpassproblematik des Hafens von Rotterdam ernst nehmen und gemeinsam lösen wollen.

„Es ist gut dass wir die Engpässe gut im Bild haben und dass die teilnehmenden Parteien einander nun besser verstehen“, sagt Allard Castelein, CEO des Hafenbetriebs Rotterdam. „Die Teilnehmer haben unbestreitbare Fortschritte gemacht, aber das Ziel ist noch lange nicht erreicht. Deswegen beschleunigen wir das Tempo. Die Sektorabstimmung identifizierte langfristige Lösungsrichtungen. Jetzt müssen wir diese konkretisieren in der Praktik. Das bedeutet, dass das Dashboard der Performance-Indikatoren im Sommer 2018 fertig sein muss. Außerdem sollen dann mehrere Pilotprojekte aktiv sein, damit Lösungen getestet werden können. Alle teilnehmenden Parteien müssen hierzu einen Beitrag liefern“.

Neunzehn Partner aus dem In- und Ausland nehmen an der Sektorabstimmung Container-Binnenschifffahrt teil. Seit September 2017 bis heute fanden im Rahmen der Zusammenarbeit vier Plenarsitzungen statt. Dort wurden die Fortschritte der drei Arbeitsgruppen besprochen, die jeweils einen spezifischen Auftrag bekommen hatten. Eine Arbeitsgruppe untersuchte die Einflussfaktoren und Beziehungen in der Supply Chain der

Container-Binnenschifffahrt. Eine zweite Arbeitsgruppe sollte „schnelle Lösungsmöglichkeiten“ (Quick Wins) im Bereich der operativen Planung identifizieren. Die dritte Arbeitsgruppe war für das Definieren von Leistungsindikatoren zuständig, um so über die gesamte Supply Chain hinweg die Performance der Container-Binnenschifffahrtskette und insbesondere die entscheidenden Übergabemomente zwischen den einzelnen Kettenmitgliedern zu analysieren.

Die Tätigkeit der Sektorabstimmung Container-Binnenschifffahrt hat folgende konkrete Ergebnisse geliefert:

(1) Verbesserung des Anfrageverfahrens für Binnenschiff-Slots: Ab jetzt werden auch alle aufeinander folgenden Änderungen der ursprünglichen Slot-Anfrage, um Container zu den Terminals zu bringen oder abzuholen – zum Beispiel Änderungen der Call Size – im Port-Community-System Portbase gespeichert. Dadurch können sowohl die Terminals als auch die Operatoren in der Binnenschifffahrt besser planen und erhalten einen genaueren Einblick in den aktuellen Status der Abfertigung.

(2) Bündelungen von Container-Fracht: Der Hafenbetrieb hat in den vergangenen zwei Monaten zwei wichtige Initiativen belohnt, in deren Rahmen Deepsea-Terminals, Binnenschifffahrt-Reedereien und Inlands-Terminals kooperieren, um Containerfracht zu bündeln und im Rahmen eines festen Fahrplans auf wichtigen Wasserstraßen zwischen Rotterdam und dem Hinterland effizient zu transportieren. Gestern gab der Hafenbetrieb Rotterdam bekannt, dass er die Zusammenarbeit zwischen HTS Intermodaal, dem Deepsea-Terminal RWG und dem D3T-Inlandsterminal in Duisburg bei der Einführung eines neuen, festen Fahrplans zwischen Duisburg, Gorinchem und Rotterdam unterstützt. Anfang des Jahres hatte der Hafenbetrieb bereits die Unterstützung eines vergleichbaren Projekts im sogenannten West-Brabant-Korridor (Rotterdam-Moerdijk-Tilburg) verkündet. Aufgrund der Bündelung der Fracht sind weniger Schiffe notwendig, was die Staubildung im Hafen senkt. In den ersten Monaten hat diese Shuttle-Verbindung zu einer Verdoppelung der Call Size und einer zuverlässigeren Abfertigung in den Terminals, einen erhöhten Containertransport pro Fahrt auf den Binnengewässern und zur Senkung des Transport auf der Straße geführt. Darüber hinaus sank die Verweilzeit der Schiffe, die die den neuen Fahrplätzen nutzen, um ungefähr 30%.

(3) Dashboard zur Überwachung der Supply-Chain-Performance: Bei Unter-

stützung und Verpflichtung einiger Teilnehmer in der Lieferkette entwickelte der Hafenbetrieb Rotterdam mit der Zusage der Partner ein klares, aussagekräftiges Dashboard der Performance-Indikatoren in den entscheidenden Momenten der Warenübergabe zwischen aufeinanderfolgenden Kettengliedern der Container-Binnenschiffahrt. Die verbesserte Übersicht soll es den Partnern ermöglichen, Engpassquellen schneller zu identifizieren und gemeinsam zu beheben.

(4) Analyse der Ursachen der Engpässe in der Container-Binnenschiffahrt: Die Kooperation hat eine große Anzahl von Lösungsansätzen erarbeitet, die nun von den Partnern in der Supply Chain unter der Leitung des Hafenbetriebs nach einer vertiefenden Analyse für langfristige Lösungen priorisiert werden.

(5) Merklicher Anstieg bilateraler Vereinbarungen zwischen den Partnern in der Lieferkette: Die Partner arbeiten intensiver zusammen um die verfügbaren Kapazitäten effizienter einzusetzen und die Zuverlässigkeit der Supply Chain zu verbessern. Dazu gehört unter anderem die Reduktion der sogenannten „No Shows“ und die bessere Nutzung dadurch frei gewordener Abfertigungskapazitäten.

Zur Unterstützung dieser Ergebnisse der Sektorabstimmung Container-Binnenschiffahrt investieren der Hafenbetrieb Rotterdam und die Wirtschaft weiterhin in die Verbesserung des Containerumschlags am Hafen Rotterdam.

Der Hafenbetrieb begann zum Beispiel im März 2018 mit dem Bau der Container Exchange Route. Im gleichen Monat hat die Kramer Group die Anzahl der fest zugeordneten Binnenschiffahrt-Shuttles zwischen ihrem Terminal im Eemhaven und den Deepsea-Containerterminals von APMT und RWG auf der Maasvlakte deutlich aufgestockt. ECT arbeitet seit Jahresanfang gemeinsam mit drei Binnenschiffahrt-Kooperativen im Rahmen eines Pilotprojekts mit sogenannten „Fixed Windows“ für Binnenschiffe mit großen Call Sizes. ECT hat zudem angekündigt, dass sie – wie auch APMT – zusätzliches Personal einstellen werden.

Der Hafenbetrieb investiert zudem weiterhin in Nextlogic, ein digitales Tool, mit dem Operatoren in der Binnenschiffahrt und Terminalunternehmen Informationen für die Abfertigung der Container austauschen können. Wir gehen davon aus, dass sich in der kommenden Zeit weitere Partner dieser Plattform anschließen. BREIN, das zentrale Planungstool

von Nextlogic, wird voraussichtlich Ende 2018 zur Verfügung stehen.

„Gute Erreichbarkeit und ein reibungsloser Frachtstrom ins europäische Hinterland sind für einen Welthafen wie Rotterdam von entscheidender Bedeutung“, sagt CEO Allard Castelein. „Alles, was wir tun können, um die Engpässe im Hafen zu mindern, ist für unseren Hafen von essenzieller Bedeutung. Das macht eine Zusammenarbeit aller Partner der Logistikkette erforderlich. Der Hafenbetrieb hat die Verantwortung übernommen, diese Partner zusammenzubringen. Die Engpässe resultieren aus komplexen, strukturellen Problemen, welche trotz bereits verbuchter Erfolge nicht von jetzt auf gleich der Vergangenheit angehören werden. Deswegen unterstützt der Hafenbetrieb die Beratungsrunden der Supply-Chain-Partner auch in Zukunft, um gemeinsam an Lösungen zu arbeiten. Gleichzeitig entwickeln wir weitere Anwendungen, die den zügigen Güterstrom optimieren, wie zum Beispiel unser Planungstool Nextlogic sowie neue Infrastrukturen, wie den Bau der Container Exchange Route.“

Die teilnehmenden Organisationen und Partner sind: APMT, BDB, BDI/DSVK, CBRB, DeltaInqs, EBU, ECT, evofenedex, FENEX/TLN, Koninklijke BLN-Schuttevaer, LINC, Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, RWG, SPEDLOGSWISS, SSC, SVS, VRC, VRTO und Hafenbetrieb Rotterdam.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

VERSTÄNDIGUNG ÜBER KÖLNER RHEINAUHAFEN



Bei den Verhandlungen um die Wiederherstellung von Anlegemöglichkeiten für Binnenschiffe im Bereich des Kölner Rheinauhafens wurde ein Durchbruch erzielt: Die Stadt Köln, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) verständigten sich darauf, dass durch die Installation von Dalben im Rheinauhafen als Festmach-Vorrichtung eine Möglichkeit des Landganges für die Schifffahrt geschaffen werden soll.

Beim jüngsten Treffen der beteiligten Parteien am wurde in einem zielorientierten Gespräch folgendes Vorgehen vereinbart: In den kommenden zwei Monaten soll eine Vereinbarung zwischen den Beteiligten abgeschlossen und eine Kampfmittel-Erkundung, die vor den Baumaßnahmen notwendig ist, durchgeführt werden. Unter anderem soll eine Regelung für die nachhaltige Sicherung der Landgangsmöglichkeit für die Binnenschiffer vereinbart werden. Von Fachleuten werden unterschiedliche Konstruktions-Modelle und Gestaltungen der für den Landgang erforderlichen Konstruktion und der Dalbenausbildungen geprüft. Die Stadtverwaltung wird auf dieser Grundlage die politischen Gremien informieren. Die Dalben werden dabei in der Wasserstraße verankert. Eine Variante wäre dann beispielsweise, mit Übergängen die bereits vorhandenen Treppen in der Kaimauer als Landgang-Möglichkeit zu nutzen. Da die Kaimauer in absehbarer Zeit wieder in das Eigentum der Stadt Köln übergehen soll, ist es notwendig, dass Stadt, HGK und WSV hier gemeinsam eine einvernehmliche Lösung finden. Anschließend erfolgt eine Ausschreibung der Maßnahme durch die WSV.

Wichtig ist für die Vertragspartner zudem, dass die bestehenden Stromtankstellen der Rheinenergie in das Konzept integriert werden. Denn zum 1. Juni 2018 treten Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in Kraft. Nach Umsetzung der Baumaßnahmen wird durch die WSV ein Gebot zur Nutzung von Landstromanschlüssen (§ 7.06 RheinSchPV) ausgesprochen. Das heißt: Binnenschiffe, die im Bereich einer Stromtankstelle anlegen, müssen dann Landstrom als Energiequelle statt ihrer Diesel-Aggregate nutzen. Ein Plus für Umwelt und die Anwohner.

Stadt Köln, WSV und HGK sind sich darüber bewusst, dass diese Maßnahmen nicht adhoc umzusetzen sind. So lange das Festmachverbot für die Binnenschiffahrt im Rheinauhafen gilt, werden von der HGK-Beteiligung RheinCargo, die die Niehler Häfen betreibt, dort kostenlos Liegeplätze angeboten. Schiffe, die in den Häfen anlegen, um Ladung aufzunehmen oder zu löschen, sind nicht von den Hafengebühren befreit. Das Angebot richtet sich an Besatzungen, die Ruhezeiten benötigen oder Tätigkeiten wie Behördengänge oder Einkaufen durchführen wollen – ein primär geäußelter Wunsch der Binnenschiffer.

Im Dezember 2017 und im Januar 2018 war es an der Kaimauer im Rheinauhafen zu zwei schweren Unfällen gekommen: Nachdem dort liegende Binnenschiffe Festmachvorrichtungen aus der Mauer gerissen hatten, sprach die als Eigentümerin zuständige HGK ein Festmachverbot aus, das von der WSV am 6. Februar 2018 veröffentlicht wurde. Die Maßnahme wurde notwendig, um weitere Unfälle oder gar Personenschäden von Passanten oder Schiffsbesatzungen zu vermeiden. Für die Binnenschiffahrt bedeutete das Verbot allerdings eine weitere Einschränkung der ohnehin knappen Liegeplätze am Rhein.

Quelle: Stadt Köln, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Häfen und Güterverkehr Köln AG, Foto: HGK

REKORDSTART BEIM PORT OF ANTWERP



Der Hafen Antwerpen verzeichnet erneut einen Rekord. In den ersten drei Monaten 2018 wurden 58.328.678 Tonnen Güter umgeschlagen. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ergibt sich damit ein deutliches Plus von 7,1 Prozent.

Der Gesamtumschlag ist das Ergebnis eines Wachstums in allen Bereichen, mit Ausnahme des konventionellen Stückguts. Größter Wachstumstreiber ist erneut der Containerverkehr, der im Vergleich zu den ersten drei Monaten 2017 mit 9,5 Prozent stark angestiegen ist.

Der Containerumschlag ist um 9,5 Prozent auf 32.580.600 Tonnen oder 2.744.226 TEU (+10,7 Prozent) angestiegen. Allein im März wurde mit 980.000 TEU dabei ein neuer Rekord im Containervolumen aufgestellt.

In allen Fahrtgebieten waren Zuwächse zu verzeichnen, sowohl im Import als auch im Export. Am deutlichsten entwickelte sich die europäische Containerfracht mit einem Plus von 14,5 Prozent. Dies ist unter anderem auf die Erholung des Transshipments zurückzuführen, das im vergangenen Jahr aufgrund eines Mangels an Hafentarbeitern vorübergehend zurückgegangen war.

Der Containerverkehr mit Nordamerika ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 14,7 Prozent gestiegen, wobei das erste Quartal 2017 in diesem Sektor allerdings eher schwach war. Auf den asiatischen Routen verzeichnete der Hafen Antwerpen ein Wachstum von 7 Prozent.

„In der aktuellen öffentlichen Debatte über zusätzliche Containerkapazitäten, die zur Sicherung der Zukunft des Hafens Antwerpen und seines Platzes in der globalen Lieferkette erforderlich sind, wird von einem jährlichen Wachstum von 3,5 Prozent ausgegangen. Die aktuellen Wachstumszahlen von 9,5 Prozent im Containerbereich bestätigen nicht nur den Bedarf an zusätzlichen Containerkapazitäten. Sie machen auch deutlich, dass die operative Kapazitätsgrenze von 80 Prozent bald überschritten wird und eine Erweiterung der Kapazitäten deutlich früher notwendig wird als ursprünglich geplant,“ sagt Jacques Vandermeiren, CEO der Antwerp Port Authority.

Das Umschlagvolumen im Ro/Ro-Segment ist im Vergleich zum ersten Quartal 2017 um 6,0 Prozent auf insgesamt 1.300.086 Tonnen gewachsen. Die Anzahl der umgeschlagenen Fahrzeuge stieg dabei um 2,3 Prozent auf 323.901 Stück.

Im konventionellen Breakbulk war mit 2.512.276 Tonnen und einem Minus von 3,1 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein weniger gutes Ergebnis zu verzeichnen. Nichteisenmetalle, Holz, Papier, Zellstoffe sowie Obst mussten dabei den größten Rückgang hinnehmen. Hintergrund dieser Entwicklung sind sowohl die Volatilität der jeweiligen Märkte als auch die zunehmende Containerisierung dieser Transportgüter.

Der Umschlag von Stahl, der sich im Vergleichszeitraum des Vorjahres sehr gut entwickelt hatte, legte im ersten Quartal 2018 immer noch um 1,5 Prozent leicht zu, obwohl bei den Importen ein Rückgang von 9,9 Prozent zu verzeichnen war. Insbesondere die Importe aus China sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stark rückläufig, obwohl sich diese Entwicklung bereits im zweiten Quartal des vergangenen Jahres abzeichnete und inzwischen stabilisiert hat. Auch die Stahlimporte aus Indien sind nach dem Höchststand in der ersten Jahreshälfte 2017 allmählich zurückgegangen. Auf der anderen Seite sind die Importe von Stahl aus der Türkei und Russland stark gestiegen.

Im Export von Stahlerzeugnissen zeigt sich hingegen ein anderes Bild mit einem Plus von 19,7 Prozent. Im Vergleich zu einem eher schwachen ersten Quartal 2017 verzeichnete der Hafen Antwerpen von Januar bis März 2018 nun einen kräftigen Anstieg der Stahlexporte in die USA, wobei der Monat März besonders gut verlief. Hier kamen deutliche antizipatorische Effekte zum Tragen, im Hinblick auf die Drohung der USA mit Einfuhrzöllen auf verschiedene Produkte einschließlich Stahl.

Für Flüssiggut ergab sich im ersten Quartal 2018 ein Anstieg um 4,6 Prozent auf insgesamt 18.552.332 Tonnen. Der größte Zuwachs konnte bei chemischen Produkten (+6,8 Prozent) verzeichnet werden, aber auch die Ölderivate als größtes Flüssiggutsegment entwickelten sich erneut positiv (+4,6 Prozent). Diese Wachstumswahlen unterstreichen einmal mehr den idealen Standort Antwerpen für die europäische Distribution mit dem immensen Zuwachs an Tanklagerkapazitäten und dem damit verbundenen Vertrauen in den Chemie- und Petrochemiecluster.

Das Volumen im Schüttgutumschlag lag Ende März bei 3.383.384 Tonnen und erreichte damit ein Plus von 7,4 Prozent. Dies ist vor allem auf gestiegene Importe von Kohle, Düngemitteln, Sand und Kies sowie auf die vermehrten Exporte von Schrott zurückzuführen.

Im ersten Quartal dieses Jahres liefen 3.531 Seeschiffe (+0,7 Prozent) den Hafen Antwerpen an. Die Bruttotonnage stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,0 Prozent auf 101.728.371 GT.

Die Exporte in die USA verzeichneten im ersten Quartal 2018 in allen Bereichen starkes Wachstum. Die Entwicklungen im Stahlbereich sind zum Teil durch die drohende Gefahr von Einfuhrzöllen auf europäische Produkte zu erklären. Getragen wurde dieses Wachstum aber neben Stahl vor allem von einem starken Anstieg der Chemieexporte. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Situation in den kommenden Monaten entwickeln wird.

Die Auswirkungen des Brexits auf das Transportvolumen mit Großbritannien sind bisher begrenzt. Das erste Quartal wurde mit einem Anstieg von 4 Prozent abgeschlossen, was wahrscheinlich auf das schwächere Pfund zurückzuführen ist. In jedem Fall bleibt das Vereinigte Königreich weiterhin der drittgrößte Handelspartner für den Hafen von Antwerpen. Die Antwerp Port Authority verfolgt die Entwicklungen daher sehr genau. Während des kürzlichen Besuchs des britischen Staatssekretärs Robin Walker hat die Hafenbehörde angekündigt, dass sie die Ernennung eines hauptamtlichen Vertreters im Vereinigten Königreich beabsichtigt.

Quelle und Fotos: Antwerp Port Authority

KOSTENLOSE LIEGEPLÄTZE FÜR DIE SCHIFFER IN KÖLN



Nachdem die Hafen und Güterverkehr Köln AG im Februar 2018 aufgrund von zwei schweren Unfällen im Bereich des Rheinauhafens ein Festmachverbot aussprechen musste, beklagten Binnenschiffer, dass die ohnehin knappen Liegeplätze am Rhein weiter eingeschränkt worden seien.

Um die Lage zu entschärfen, werden jetzt in den Niehler Häfen bis auf weiteres kostenlose Liegeplätze zur Verfügung gestellt.

Das Festmachverbot war am 6. Februar 2018 von der zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) veröffentlicht worden. Im Bereich des Rheinauhafens hatten zuvor anliegende Binnenschiffe zwei Festmachvorrichtungen aus der Kaimauer gerissen. Um die Sicherheit von Passanten und Schiffsbesatzungen nicht zu gefährden, wurde das Verbot ausgesprochen. Die WSV hat zudem das Anbringen von Verbotsschildern im Bereich des Rheinauhafens genehmigt. Dies wird in wenigen Tagen erfolgen.

Die HGK erarbeitet derzeit mit der WSV und der Stadt Köln Lösungsmöglichkeiten für die Binnenschifffahrt. Um kurzfristig Abhilfe zu schaffen, werden von der HGK-Beteiligungsgesellschaft RheinCargo, die die Häfen in Niehl betreibt, befristet kostenlose Liegeplätze zur Ver-

fügung gestellt. „Wir sind uns der prekären Lage bewusst. Um den Besatzungen Ruhephasen und Landgänge zu ermöglichen, unterbreiten wir dieses Angebot“, erklärt RheinCargo-Geschäftsführer Jan Eckel.

Etwa zehn Liegeplätze stehen in den Niehler Häfen zur Verfügung, vergleichbar mit den vorherigen Bedingungen im Rheinauhafen. Die Infrastruktur, um Landgänge zu ermöglichen, ist vorhanden. Es steht ein Autoabsetzplatz zur Verfügung, sodass die Innenstadt vom Hafen aus auch mit dem Auto erreicht werden kann. Das Hafentor 1 ist rund um die Uhr geöffnet.

Schiffe, die in den Häfen anlegen, um Ladung aufzunehmen oder zu löschen, sind nicht von den Hafengebühren befreit. Das Angebot richtet sich an Besatzungen, die Ruhezeiten benötigen oder Tätigkeiten wie Behördengänge oder Einkäufen durchführen wollen – ein primär geäußerter Wunsch der Binnenschiffer.

„Der HGK ist bewusst, dass diese Maßnahme nur zu einer temporären Lösung des Problems beiträgt. Aus diesem Grund befindet sich das Unternehmen auch in intensiven Gesprächen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und der Stadt Köln, um mittelfristig bessere Bedingungen für die Schifffahrt durch mehr Liegeplätze zu schaffen“, sagt Uwe Wedig, Vorsitzender des Vorstands der HGK.

Quelle und Foto: HGK

DP WORLD INLAND ERHEBT CONGESTION-ZUSCHLAG



Die jüngsten Herausforderungen durch die Wartezeiten im Hafen von Antwerpen und im Hafen von Rotterdam haben sich negativ auf die Umschlagsleistung der DP World Inland Group ausgewirkt. Deshalb führt das Unternehmen ab sofort einen Congestion-Zuschlag ein.

Die Wartezeiten und Verspätungen bei der Abfertigung von Binnenschiffen in Antwerpen und Rotterdam haben die Planung für die DP World Inland Group sehr schwierig gemacht. Das Unternehmen hat große Anstrengungen unternommen, um gemeinsam mit allen Stakeholdern eine tragfähige und dauerhafte Lösung zu finden, was jedoch bisher nicht gelungen ist.

Nach zahlreichen Versuchen die negativen Auswirkungen, mit denen DP World Inland in diesen Häfen konfrontiert ist, zu verringern, haben sich die Ergebnisse nicht wesentlich verbessert. Entsprechend geht das Unternehmen von einer weiterhin schwierigen Entwicklung im Binnenschiffsverkehr aus.

Daher führt DP World Inland einen Congestion-Zuschlag ein. Dieser wird pro Container für Binnenschiffstransporte von und zu den Häfen Antwerpen und Rotterdam erhoben. Der Zuschlag soll dazu beitragen, auf die Auswirkungen der derzeitigen Volatilität der wichtigsten Kostenbereiche in diesen Häfen zu reagieren. Diese Kosten hat DP World Inland seit sechs Monaten allein getragen.

Dr. Martin Neese, Geschäftsführer von DP World Inland, kommentiert: „Nach einer gründlichen Überprüfung der Situation und nach mehr als

einem halben Jahr der Bemühungen, Gegenmaßnahmen zu finden, müssen wir nun feststellen, dass ein Congestion-Zuschlag der einzig realistische Weg ist. Er ermöglicht es uns, die Preise so niedrig wie möglich zu halten und gleichzeitig auf zukünftige Veränderungen zu reagieren.“

Quelle: DP World Inland, Foto: Port of Rotterdam

ROTTERDAM BAUT LKW-PARKPLATZ AUS



Der Hafenbetrieb Rotterdam hat ein Projekt mit dem Ziel gestartet, den Lkw-Parkplatz Maasvlakte Plaza zu erweitern. Damit geht der Hafenbetrieb auf die steigende Nachfrage nach bewachten Lkw-Parkplätzen auf der Maasvlakte ein.

Momentan bietet Maasvlakte Plaza über 350 Parkplätze. Es wird davon ausgegangen, dass noch ca. 150 Parkplätze gebaut werden können. Wenn die Genehmigungserteilung glatt verläuft, könnten die zusätzlichen Parkplätze in einem Jahr genutzt werden (zweites Quartal 2019).

Maasvlakte Plaza wurde am 3. Mai 2017 eröffnet und wird von Anfang an

sehr intensiv genutzt. Mit einem Informationsschalter, Sanitäranlagen, WLAN, Waschmaschinen und Trocknern, Büroräumen und einem Routiers-Restaurant kann dieser multifunktionale Komplex wirklich als einzigartig bezeichnet werden. Anfang März hat Shell auf dem Lkw-Parkplatz eine Tankstelle eröffnet und letzte Woche begann der Bau der größten Lkw-Waschanlage der Niederlande: HB Truckwash Maasvlakte.

Der Lkw-Parkplatz ist gut auf den vollkontinuierlichen Zyklus der Terminals abgestimmt und stellt damit bei Hochbetrieb, schlechtem Wetter oder Schadensereignissen eine gute Ausfallbasis dar.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Paul Martens

ROTTERDAM BEGINNT CONTAINER EXCHANGE ROUTE



Der Hafenbetrieb Rotterdam beginnt mit der Anlegung der Infrastruktur für die Container Exchange Route (CER). Die CER verbindet Deepsea-Containerterminals, Leerdepots, Bahnterminals und Distributionsunternehmen auf der Maasvlakte.

Das Ziel dieses Projekts liegt darin, die Austauschkosten zwischen den verschiedenen Unternehmen zu senken und die Verbindungen mit dem eu-

ropäischen Hinterland weiter zu verbessern.

Ronald Paul, Chief Operating Officer des Hafens Rotterdam: „Die CER bietet die Möglichkeit, Containerströme zu bündeln, sodass Züge, Binnenschiffe und Feeder-Schiffe nicht mehr zu den einzelnen Terminals fahren müssen. Mit der CER führt der Hafenbetrieb ein völlig neues, hochmodernes und einzigartiges System ein. Die CER verbessert die Verbindung zwischen Containerterminals auf der Maasvlakte, wirkt Staus entgegen und trägt damit zur Kostensenkung bei, wodurch sich die Wettbewerbsposition des Rotterdamer Hafens als Containerhub weiter verbessert.“

Die Anlegung der Betonbahn ist Teil des Projekts Container Exchange Route. Dieses Projekt umfasst sowohl die Anlegung der Infrastruktur als auch den Erwerb von Terminalanlagen, den Bau und die Änderung von ICT-Systemen sowie Logistikvereinbarungen über die Art und Weise des Transports von Containern über die CER. Dieses übergreifende Projekt erfordert einen Investitionsbetrag von 175 Mio. €.

Der Hafenbetrieb hat das Konsortium aus den Bauunternehmen KWS Infra B.V. & Van Hattum und Blankevoort B.V. mit der Anlegung einer robusten Betonbahn außerhalb der Betriebsgelände der Containerunternehmen auf der Maasvlakte beauftragt. Sie umfasst:

- ca. 11,5 km befestigte Strecke (neu bis zu den Terminal-Geländen)
- 3 ebenerdige Straßenkreuzungen
- 1 ebenerdige Bahnkreuzung und
- 3 Bahnbrücken

Das Konsortium beginnt 2018 mit der Anlegung der Fahrbahn. Es ist geplant, dass die CER Ende 2020 vollständig fertiggestellt ist und in Betrieb genommen werden kann.

Weitere Informationen gibt es [hier](#)

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Ries van Wendel de Joode/HBR, v.l.n.r. Jeroen Steens (HbR) en Ronald Paul (HbR) en Peter van Voorden (Van Hattum en Blankevoort) en Pieter Ahsman (KWS Infra).

HHLA ERWIRBT ESTNISCHEN TERMINALBETREIBER



Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) übernimmt den größten estnischen Terminalbetreiber Transiidikeskuse AS.

Ein entsprechender Vertrag wurde am 26. März unterzeichnet. Das neue Tochterunternehmen wird vertraglich und organisatorisch der HHLA International GmbH zugeordnet. Die HHLA wird damit im nahe der estnischen Hauptstadt Tallinn gelegenen Hafen Muuga zum Marktführer für Containerumschlag. Seit dem Jahr 2005 betreibt die HHLA außerhalb von Hamburg zudem einen Containerterminal in der ukrainischen Stadt Odessa.

Zur Übernahme von Transiidikeskuse AS erklärt Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der HHLA: „Estland gehört zu den wachstumsstärksten Volkswirtschaften in Europa und ist ein Vorreiter bei der Digitalisierung. Wir freuen uns daher mit Transiidikeskuse AS ein bereits profitables und leistungsstarkes Unternehmen in die HHLA-Familie zu integrieren. Die HHLA hat die Ambition, international zu wachsen. Der erfolgreiche Vertragsabschluss zeigt, dass wir dies auch tun. Die Akquisition eröffnet uns den Eintritt in einen vielversprechenden regionalen Markt, der durch seine geografische Lage und die Anbindung an die ‚Neue Seidenstraße‘ über Wachstumspotenziale verfügt. Als Hanes-

tädte verbindet Hamburg und Tallinn eine lange Tradition, der die HHLA nun ein neues Kapitel hinzufügen wird. Gleichzeitig werden wir durch Investitionen in Anlagen und Technik den Hamburger Hafen weiter stärken. Wir sind ein Hamburger Unternehmen, das in Europa zu Hause ist und global agiert.“

Anatoli Kanajev, Gründer und Eigentümer von Transiidikeskuse AS, erklärt: „Ich freue mich, Transiidikeskuse AS in die Verantwortung der HHLA zu übergeben. Die HHLA verfügt über viel Erfahrung und Know-how als Containerterminalbetreiber. Damit ist sichergestellt, dass sich Transiidikeskuse AS auch in der Zukunft erfolgreich und nachhaltig entwickeln wird.“ Herr Kanajev wird dem Aufsichtsrat der Gesellschaft angehören.

Der Hafen Muuga ist der bedeutendste Hafen in Estland und ein wichtiger maritimer Standort im Ostseeraum. Das von der HHLA erworbene Unternehmen ist mit Abstand Marktführer beim Containerumschlag in dem baltischen Land und betreibt zudem einen Mehrzweckterminal für Stück- und Schüttgut- sowie RoRo-Umschlag. Über regionale Infrastrukturprojekte (u.a. das Rail-Baltica-Projekt) entwickelt sich der Standort zu einem multimodalen Knotenpunkt. Mit dem Kauf von Transiidikeskuse AS erweitert die HHLA ihre regionale Diversifizierung.

Der Containerterminal verfügt bei einer hohen Auslastung aktuell über eine Kapazität von ca. 300 TTEU, die auf rund 800 TTEU ausgebaut werden kann. Durch eine weitere Professionalisierung von Vertrieb und Betrieb sowie die Einbindung in das HHLA-Netzwerk sollen Synergien gehoben werden.

Der Vollzug der Transaktion steht unter verschiedenen aufschiebenden Bedingungen und erfolgt voraussichtlich im zweiten Quartal 2018. Der Aufsichtsrat der HHLA hat dem Erwerb bereits zugestimmt.

Quelle und Foto: Hamburger Hafen und Logistik AG, Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der HHLA, und Anatoli Kanajev, Gründer von Transiidikeskuse AS

RC: GÜTERUMSCHLAG AUF STABILEM NIVEAU



Positive Leistungsbilanz im Hafenverbund der RheinCargo: Der Logistikdienstleister hat den Umschlag in den Rheinhäfen Neuss, Düsseldorf und Köln im Jahr 2017 um 1,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gesteigert. Das Gesamtvolumen der in den Häfen und auf der Schiene bewegten Güter erreicht rund 47,3 Millionen Tonnen.

In den sieben Hafenstandorten der RheinCargo wurden 2017 etwa 28,3 Millionen Tonnen umgeschlagen (Vorjahr 28 Mio. t / + 1,0 Prozent). Dabei legte der wasserseitige Umschlag um 2,2 Prozent auf 18,5 Mio. t zu (Vorjahr 18,1 Mio. t), das zweitbeste Ergebnis in der RheinCargo-Geschichte. Erhebliche Zuwächse gab es bei Massengütern, insbesondere bei Agrarprodukten, Metallen und Erz. Der Umschlag von Kohle hat sich aufgrund der Auswirkungen der Energiewende im Vergleich zum Vorjahr weiter verringert.

Der Container-Umschlag blieb stabil, die Häfen erreichten erneut das starke Vorjahres-Niveau von 1,3 Millionen Einheiten (TEU). Für das Jahr 2018 gibt es sehr positive Signale: Insbesondere am Standort Neuss wird der Containerumschlag weiter zunehmen. Eines der im Hafen Neuss ansässigen Containerterminals baut die bereits bestehende Supra- und Infrastruktur im hohen Maße aus. Nicht nur aus diesem Grund sind

Mengensteigerungen im kombinierten Verkehr für das laufende Jahr zu erwarten.

„Besonders unser Wachstum von über zwei Prozent im wasserseitigen Umschlag bestätigt uns in der strategischen Ausrichtung, weiterhin die konventionelle Ladung nicht zu vernachlässigen. In diesen Marktsegmenten ist die RheinCargo gegen den Trend gewachsen, obwohl nicht unerhebliche Mengenrückgänge im Kohlebereich zu verkraften waren“, bilanziert RheinCargo-Geschäftsführer Jan Sönke Eckel das Ergebnis.

Aufgrund der schwierigen Wettbewerbsbedingungen für die Schiene und scharfer Konkurrenz durch den LKW bewertet es RheinCargo-Geschäftsführer Wolfgang Birlin positiv, dass der Umsatz bzw. die Transportmenge im Bereich Eisenbahn im vergangenen Jahr mit 19 Millionen Tonnen über Plan lag. „Das Jahr 2017 war für die Eisenbahn wieder kein leichtes. Angesichts der zunehmenden Diskussionen um Umweltbelastungen und dem drohenden Verkehrsinfarkt auf der Straße, gehen wir davon aus, dass sich die Situation für den Verkehrsträger Schiene verbessert“, so Birlin. Positive Impulse in der Eisenbahnlogistik kamen 2017 unter anderem aus dem Bereich Erze / Baustoffe, Maschinen / Ausrüstung sowie Konsumgüter.

Der Bereich Immobilien der Häfen verzeichnete 2017 eine erfreulich hohe Nachfrage. Insgesamt wurde eine Fläche von 207.000 Quadratmetern neu vermietet.

Für die Zukunft sehen die beiden RheinCargo-Geschäftsführer positive Signale. „Unser Logistik-Angebot mit Schiff und Bahn ist effizient und nachhaltig, gerade weil wir umweltfreundliche Lösungen anbieten. Angesichts von Diskussionen um ein mögliches Diesel-Fahrverbot stellt RheinCargo die zeitgemäße Alternative zum Straßenverkehr dar“, äußern sich Eckel und Birlin optimistisch.

Quelle: RheinCargo, Foto: NDH