

RAUM FÜR WACHSTUM IN ROTTERDAM



Kürzlich wurde ein wohldurchdachter Umzugsplan im Waalhaven unterzeichnet. In den kommenden dreieinhalb Jahren verändern 12 Hektar Gewerbegelände und 1.155 Meter Kais ihren Nutzer.

Darüber hinaus werden die Gelände und die Hafeninfrastruktur vom Hafenbetrieb Rotterdam renoviert. Das alles erfolgt, um dem Stückgutsektor in Rotterdam einen zusätzlichen Wachstumsimpuls zu geben.

„Mit dieser gemeinsam mit den beteiligten Unternehmen sorgfältig und langfristig vorbereiteten Operation zeigen wir, dass wir dem Stückgutsektor in Rotterdam freie Bahn geben“, meint Emile Hoogsteden, Geschäftsführer für den Bereich Container, Massenstückgut und Logistik des Hafenbetriebs Rotterdam. *„Es handelt sich dabei vor allem um Schwergutladungen, Projektladungen, Stahl und Nichteisenmetalle. Rotterdam ist in diesem Bereich bereits aufgrund seiner einzigartigen Lage, der Verbindung mit Containerlogistik und der wachsenden Anzahl der Linienverbindungen für Stückgut und Schwergut gut positioniert. Die Investition, die diese Unternehmen und der Hafenbetrieb jetzt tätigen werden, wird die Entwicklung von Rotterdam zu der absoluten Stückgut-Dreh-scheibe von Europa zusätzlich stimulieren.“*

Sieben Verschiebeoperationen

Die Neuentwicklung kann beginnen, da das Empty Depot MRS vom Waalhaven zum Shortsea-Cluster im Eemhaven umgezogen ist. Dieser Umzug, zusammen mit sieben weiteren Verschiebeoperationen, schafft für vier renommierte Stückgutunternehmen den Raum, um sich zu modernisieren und run-

dum weiterzuentwickeln.

Vier renommierte Stückgutunternehmen

Die betreffenden vier Stückgutunternehmen sind Metaal Transport (Nichteisenmetalle und Stahl), Broekman Project Services (Schwergutladungen, Projektladungen und Offshore), J.C. Meijers (Mehrzweck-Terminal) und RHB/Rotterdams Havenbedrijf (Spezialist Schwergutladungen und Projektladungen). Mit diesen Partnern wurden verschiedene Vergabeverträge und Absichtserklärungen unterzeichnet.

„Viel effizienter“

„Momentan haben wir eine Niederlassung am Heijplaatweg und am Waalhaven Noordzijde“, sagt Willem-Jan de Geus, der Geschäftsführer von Metaal Transport. „Darüber hinaus mieten wir schon seit Jahren diverse Lagerhallen im ganzen Hafengebiet, um die Nachfrage befriedigen zu können. Mit dem neuen Stück Gelände von 90.000 Quadratmetern am Droogdokweg können wir konzentrierter und viel effizienter operieren.“ Metaal Transport behält den Standort am Heijplaatweg inklusive der Büroräume und realisiert am neuen Standort eine Lagerhalle von 25.000 Quadratmetern.

Über Metaal Transport

Metaal Transport ist seit 1964 im Bereich Umschlag von Nichteisenmetallen und Stahlprodukten tätig und regelt die letztendliche Distribution in Richtung Empfänger.

Die Firma arbeitet sowohl für Hersteller und Handelshäuser als auch für Abnehmer und ist LME-zertifiziert (London Metal Exchange). Die Produkte werden sowohl auf dem Wasserweg wie auch über die Straße und Schiene an- und abtransportiert.

Über J.C. Meijers

J.C. Meijers ist seit beinahe neunzig Jahren als Staudienstleister und Spediteur in Rotterdam tätig. Darüber hinaus verfügt das Unternehmen über Kapazitäten für Güterlagerung. Der Fokus liegt hier auf dem konventionellen Stückgut aller Art, z. B. Paletten, Bündel, Fässer, Fahrzeuge, Kisten und Projektladungen in Kombination mit Schwergut.

Über Broekman Logistics

Broekman Logistics bietet weltweit maßgeschneiderte Full-Service-Logistiklösungen. Das 1960 gegründete Unternehmen ist auf See-, Straßen-, Schienen-, Luft- und Multimodaltransporte spezialisiert. Der Hauptsitz von Broekman Logistics befindet sich in Rotterdam. Darüber hinaus arbeiten ungefähr 800 Mitarbeiter in den Niederlassungen in Belgien, Tschechien, Polen, Indien, Singapur und China.

Über RHB Stevedoring & Warehousing

RHB ist ein unabhängiges Stauerterminal, welches auf die Abfertigung von Projektfracht, Schwergutladung, Stückgut und Offshore-Ladung sowie auf die Lagerung dieser Arten von Fracht inklusive IMO spezialisiert ist. Das 1930 gegründete Unternehmen verfügt über eigene 208 Tonnen-Hafenkräne und nutzt treibende Kräne mit einer Kapazität bis zu 1.800 Tonnen.

Quelle Port of Rotterdam, Foto: Marc Nolte, v.l.n.r.: Rik Pek (Geschäftsführer Broekman Logistics); Emile Hoogsteden (Geschäftsführer Bereich Container, Stückgut & Logistik des Hafenbetriebs Rotterdam); Willem-Jan de Geus (Geschäftsführer Metaaltransport) und Peter van der Pluijm (Geschäftsführer RHB).

HAMBURG BESUCHETE GREATER BAY AREA IN SÜDCHINA



Die Metropolregion des Perlflossdeltas wurde jetzt von einer Delegation aus Vertretern der Hamburger Hafenwirtschaft und Politik besucht. Delegationsteilnehmer waren unter anderem Dr. Torsten Sevecke, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) der Freien und Hansestadt Hamburg, Matthias Grabe, Geschäftsführer und Chief Technical Officer der Hamburg Port Authority (HPA), Dr. Rolf Strittmatter, Geschäftsführer von Hamburg Invest sowie Axel Mattern, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing (HHM).

Auch Mitglieder von Hafen Hamburg Marketing e.V. waren unter den Teilnehmern (UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, MSC Germany SA & Co. KG, MSC Germany SA & Co. KG, Nord Event GmbH und Eurosib Spb-Transportation Systems). Anne Thiesen, die die HHM-Repräsentanz in Hongkong leitet und das Besuchsprogramm organisiert hatte, begleitete die Delegation.

Im Fokus der Reise standen Hong Kongs Rolle im Handelsgefüge Asiens und der Welt, die „Belt and Road Initiative“ der Chinesischen Regierung, sowie die verschiedenen Infrastrukturprojekte der Region des Perlflossdeltas, die diese zusammenwachsen lassen soll. Eine der zentralen Veranstaltungen der Woche war der Hafenabend, zu dem Hafen Hamburg Marketing nunmehr zum 8. Mal in Folge in Hongkong geladen hatte und der bei den 130 Gästen großen Anklang fand. Hamburg Invest präsentierte sich aus diesem Anlass als Co-Gastgeber der Veranstaltung. Der Hamburger Hafen war mit dieser Veranstaltung zugleich der einzige nicht-chinesische Hafen, der die „Hong Kong Maritime Week“

nutzte, um einen eigenen Event auszurichten.

„Das Perflusdelta ist eins der Wirtschaftszentren Chinas und das Zusammenwachsen zur Greater Bay Area wird die Bedeutung noch vergrößern. Es ist uns daher ein Anliegen, den leistungsfähigen und zuverlässigen Hamburger Hafen hier zu präsentieren und bestehende Beziehungen weiter zu vertiefen. Die traditionell sehr guten seeseitigen Verbindungen zwischen Hamburg und China werden inzwischen von 235 wöchentlich angebotenen Zugverbindungen ergänzt, was Hamburg zu dem Europäischen Hub auf der Neuen Seidenstraße macht“, so Axel Mattern über den Hafenabend in Hongkong.

Der Besuch der „Asia Logistics and Maritime Conference“ (ALMC) und Termine mit Generalkonsul Dieter Lamlé sowie Dr. Raymond So, Under Secretary for Transport and Housing der Hongkonger Stadtregierung vertieften das Wissen über die Region weiter. Im Hinblick auf künftige Projekte in der Hansestadt waren die Besuche der kürzlich eingeweihten Hong Kong-Macau-Zuhai Bridge (HMZB), des sich im Bau befindenden Tun Mun Tunnels und des Kreuzfahrtterminals Kai Tak von besonderem Interesse in Hongkong.

Die Delegationsteilnehmer besuchten anschließend in Shenzhen sowohl verschiedene High-Tech-Unternehmen, die ihr Knowhow in den Bereichen IT und Innovation (etwa Big Data Processing) eindrucksvoll demonstrierten, als auch das von China Merchants betriebene Kreuzfahrtterminal. Die BWVI nutzte den High-Tech-Standort Shenzhen außerdem, um auf den ITS World Congress 2021 in Hamburg aufmerksam zu machen.

Ein Besuch bei der Guangzhou Port Authority, der auch die Besichtigung des Containerterminals Nansha und eines Kreuzfahrtterminal-Projekts beinhaltete, bildete den Abschluss der mit vielen nachhaltigen Eindrücken verbundenen Delegationsreise.

Quelle und Foto: HHM, v.l.n.r.: SF Wong, HKSAR Government, Director Marine (Acting); Dr. Torsten Sevecke, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation; Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.; Dieter Lamlé, Generalkonsul der Bundesrepublik Deutschland in Hongkong; Anne Thiesen, Repräsentantin Hafen Hamburg für Hongkong, Südchina und Südostasien

VORVERTRAG FÜR DISTRI PARK MAASVLAKTE WEST



Die Busan Port Authority und der Hafenbetrieb Rotterdam haben einen Vorvertrag für die Übergabe eines fünf bis zehn Hektar großen Grundstücks auf dem Gelände des Distripark Maasvlakte West unterzeichnet. Dies ist der zweite Vorvertrag, der in einem kurzen Zeitraum für diesen Distributionsstandort unterzeichnet wird.

Die Busan Port Authority will auf dem Gelände des Distripark Maasvlakte West ein nachhaltiges Lager entwickeln, das von unterschiedlichen, vor allem jedoch koreanischen Dienstleistern, genutzt werden kann. Gemeinsam mit dem zu einem früheren Zeitpunkt unterzeichneten Vertrag bedeutet dies, dass inzwischen Reservierungen für 15 bis 20 Hektar der insgesamt zur Verfügung stehenden 100 Hektar vorliegen.

Das große Interesse am einzig verfügbaren, so genannten „Greenfield“-Standort im Rotterdamer Hafen erklärt Maarten de Wijs, Business Manager Distribution and Warehousing des Hafenbetriebs Rotterdam mit der günstigen Lage des Geländes. „Das Gelände ist multimodal über die Straße, die Schiene und das Wasser erschlossen und befindet sich nur einen Steinwurf von sehr häufig verkehrenden Deepsea- und Shortsea-Verbindungen entfernt. Zudem liegt der Distripark sehr günstig hinsichtlich der niederländischen Autobahn A15, des Lkw-Parkplatzes Maasvlakte Plaza,

des vorhandenen Distriparks Maasvlakte und der Güterzuglinie zwischen der Maasvlakte und dem europäischen Hinterland.“

Der noch verfügbare Teil des Distriparks Maasvlakte kann in Grundstücken diverser Größenordnungen vergeben werden. Alles in allem eignet sich, nach Aussage von Herrn De Wijs, der Distripark Maasvlakte West bestens zur Entwicklung von Distributionseinrichtungen in großem Maßstab, zumal auch für die Bauhöhe keine Einschränkungen gelten. „Ich sehe insbesondere gute Möglichkeiten für den Chemiesektor, die Lagerung von Kühl- und Gefriergut sowie für die Distribution hochwertiger Waren.“

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

STEIGENDE QUALITÄT DER GÜTERVERKEHRSKORRIDORE



Der Hafenbetrieb Rotterdam, der niederländische Staat und vier Provinzen haben Vereinbarungen darüber getroffen, entlang der beiden wichtigsten Güterverkehrskorridore nach Deutschland mehr sichere Parkplätze und mehr Versorgungsstandorte für saubere Energie anzulegen.

Hierzu haben die Ministerin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, Deputierte (Vertreter der Provinzregierungen) von Südholland, Nordbra-

bant, Gelderland und Limburg sowie der COO des Rotterdamer Hafenbetriebs Ronald Paul eine Absichtserklärung unterzeichnet.

Gemeinsam wollen sie versuchen, möglichst reibungslose Güter- und Verkehrsströme zu gewährleisten, insbesondere zwischen dem Raum Rotterdam und dem deutschen Hinterland. Das Ziel besteht darin, ein zügiges, zuverlässiges, robustes, sicheres und nachhaltiges Transportsystem zu realisieren. Die Verkehrskorridore tragen zum Wirtschaftswachstum bei und verbessern zugleich die Lebensqualität entlang der wichtigsten Verkehrsverbindungen mit dem deutschen Hinterland: des Korridors Ost (Straßengüterverkehr über die A15, Binnenschifffahrt über die Waal, Schienengüterverkehr über die Betuweroute) und des Korridors Südost (Rotterdam–Moerdijk–Tilburg–Venlo).

An diesen Verkehrskorridoren herrscht ein Mangel an sicheren Parkplätzen, vor allem für Lastkraftwagen. Der Staat und die Provinzen unterstützen die Verbesserung dieser Situation, indem sie zusammenarbeiten und erforderlichenfalls die Realisierung von 700 bis 900 neuen Parkplätzen finanziell zu unterstützen. Der Lkw-Parkplatz „Maasvlakte Plaza“ im Rotterdamer Hafen gilt dabei als Modell für den Ausbau in Richtung Osten. Die Entscheidungen über die endgültigen Standorte der Parkplätze werden von den Kommunalbehörden getroffen. Für die tatsächliche Realisierung und den Betrieb der Lkw-Parkplätze zeichnen Investoren und Parkplatzbetreiber verantwortlich.

Die Realisierung umweltfreundlicher Verkehrskorridore erfordert natürlich auch die Reduzierung des Dieserverbrauchs im Güterverkehr. Zur Verringerung der Emissionen von CO₂, Feinstaub und Lärm wird ein Netz von Tankstellen für nachhaltige Kraftstoffe und andere Energieträger für den Güterkraftverkehr und die Binnenschifffahrt eingerichtet. Die Entwicklung solcher Versorgungsstandorte für saubere Energie passt zur Strategie des Hafenbetriebs Rotterdam, als Betreiber des größten europäischen Hafens eine Vorreiterrolle in der Energiewende Europas zu spielen.



Die Unterzeichner der Verwaltungsvereinbarung zum Mehrjahresprogramm Infrastruktur, Raumordnung und Transport (MIRT) über Güterverkehrskorridore: Cora van Nieuwenhuizen (Ministerin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft), Stientje van Veldhoven (Staatssekretärin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft), Conny Bieze (Deputierte für Mobilität, Umweltgenehmigungen, Aufsicht und Rechtsdurchsetzung, Provinz Gelderland), Christophe van der Maat (Deputierter für Mobilität und Zusammenarbeit, Provinz Nordbrabant), Hubert Mackus (Deputierter für Umwelt, Landwirtschaft, Infrastruktur, Schienenverkehr und Denkmalschutz, Provinz Limburg), Floor Vermeulen (Deputierter für Verkehr und Transport, Provinz Südholland), Nelly Kalfs (Leitende Ingenieurin in der obersten niederländischen Straßen- und Wasserbaubehörde Rijkswaterstaat).

Quelle und Foto: Port of Rotterdam, Conny Bieze (Deputierte für Mobilität, Umweltgenehmigungen, Aufsicht und Rechtsdurchsetzung, Provinz Gelderland), Floor Vermeulen (Deputierter für Verkehr und Transport, Provinz Südholland), Cora van Nieuwenhuizen (Ministerin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft), Hubert Mackus (Deputierter für Umwelt, Landwirtschaft, Infrastruktur, Schienenverkehr und Denkmalschutz, Provinz Limburg), Christophe van der Maat (Deputierter für Mobilität und Zusammenarbeit, Provinz Nordbrabant), Ronald Paul (COO des Rotterdamer Hafenbetriebs)

BESSERE ERREICHBARKEIT DER MAASVLAKTE 2



Auf der Maasvlakte 2 wurde jetzt die Brücke Prinses Amaliaviaduct offiziell in Betrieb genommen. Es handelt sich um eine nicht ebenerdige Kreuzung, mit der in den nächsten Jahren eine gute Erreichbarkeit der neuen Containerterminals gewährleistet wird. Das Unternehmen Boskalis Nederland BV begann 2017 mit dem Bau der Brücke, die insgesamt 38 Mio. Euro gekostet hat.

„Im Hafen bauen wir zur Vermeidung von Verkehrsstaus. Die Brücke Prinses Amaliaviaduct ermöglicht eine sog. zukunftsbeständige Erreichbarkeit der Containerterminals am Amaliahaven und im südlichen Teil der Maasvlakte 2“, so Ronald Paul, COO des Hafenbetriebs, der die Brücke gemeinsam mit Johan van der Hoek, dem Geschäftsführer von Boskalis Nederland, eröffnete.

Mit der Brücke wird der Durchfluss auf dem Maasvlakteweg erheblich verbessert. So wurde die Straße über eine Länge von 5 km von 2x1 Fahrstreifen auf 2x2 Fahrstreifen und eine Standspur auf beiden Seiten verbreitert. An der Brücke kommen mehrere Straßen zusammen, und zwar der Maasvlakteweg, der Prinses Máximaweg, der Maasvlakteboulevard und der Amoerweg. Außerdem kreuzen sich die Bahnlinie, der Lei-tungsstreifen und auch die künftige Container Exchange Route (CER) hier an der ebenerdigen Kreuzung.

Der Bau der Brücke ist das erste Großprojekt, bei dem Beaumix zum Einsatz kam. Dies ist ein neues sauber gewaschenes Material aus dem Müllverbrennungsofen als Ersatz für Sand. 230.000 t ehemaliger Abfall wur-

den für die Brücke Prinses Amaliaviaduct wiederverwendet.



Die Brücke Prinses Amaliaviaduct ersetzt eine ebenerdige Kreuzung und ist eher auf dem Maasvlakteweg als an der alten Kreuzung zu finden (siehe Abbildung). Containerverkehr (Häfen 8800-9000) und Strandbesucher müssen also darauf achten, dass sie an der Brücke die richtige Ausfahrt nehmen.

Quelle und Grafik: Port of Rotterdam, Foto: Danny Cornelissen

HAFENBETRIEB GEWINNT ESPO AWARD 2018



Der Hafenbetrieb Rotterdam hat den ESP0 Award 2018 gewonnen. Die European Sea Ports Organisation war der Meinung, dass der Hafenbetrieb das beste Programm zur Gestaltung des Hafens als attraktive Arbeitsumgebung für jeden hat.

ESPO bewertete positiv, wie in Rotterdam die Verbindung zwischen Hafen, Stadt und Region in den Bereichen Arbeitsmarkt, guten Arbeitsbedingungen und der Beziehung zwischen Bildung und Wirtschaft gesucht wird. Im Finale behauptete sich Rotterdam gegen den North Sea Port (Vlissingen-Gent), den Port of Tallinn und die Associated British Ports.

„Die Jury ist insbesondere von der strategischen Perspektive, dem Engagement und der Investition des Hafenbetriebs Rotterdam in die zukunftsbeständige Gestaltung des Hafens beeindruckt“, so der Juryvorsitzende Pat Cox.

Henk de Bruijn, Manager Social & Labour Affairs beim Hafenbetrieb Rotterdam, reagierte erfreut. „Dieser Preis ist für uns die Anerkennung, dass wir mit unserem „People in and around Ports“-Programm auf dem richtigen Weg sind. Ich sehe ihn als zusätzliche Motivation, unsere Bestrebungen im Bereich der sozialen Innovation noch weiterzuentwickeln. Wir hoffen, damit auch als Inspirationsquelle für andere europäische Häfen zu dienen. Letztlich müssen wir doch gemeinsam vorgehen.“

Quelle und Foto: ESPO

STARKES WACHSTUM IM HINTERLANDERVERKEHR



Der Hamburger Hafen bringt in den ersten neun Monaten des Jahres deutlich mehr Ladung auf die Schiene – der Seegüterumschlag bleibt unter dem Vorjahresergebnis: weniger Massengut, leichter Rückgang beim Containerumschlag – Anstieg beim konventionellen Stückgut.

Ein deutliches Plus von 4,3 Prozent erreichte in den ersten neun Monaten 2018 im Hamburger Hafen der Containertransport auf der Schiene. Insgesamt 1,8 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) wurden per Eisenbahn zwischen dem Hafen und den KV-Terminals im Binnenland befördert. In den ersten drei Quartalen 2018 konnten somit die Werte aus dem Vorjahr übertroffen werden und liegen sogar über den Rekordwerten aus dem Jahr 2016. Der landseitige Seehafen-Hinterlandverkehr entwickelte sich damit auf der Schiene besonders stark. Dies führte dazu, dass der Anteil des umweltfreundlichen Verkehrsmittels im Modal-Split von 42,5 auf 44,9 Prozent gestiegen ist.

Auch die außerhalb des Seeverkehrs bestehenden direkten Verbindungen per Eisenbahn zwischen China und Hamburg legten 2018 zu. Inzwischen werden wöchentlich 235 Containerzug-Verbindungen zwischen Hamburg und 27 Zielorten in China angeboten. „Die Neue Seidenstraße hat mit Hamburg das Chinazentrum Deutschlands als Start- und Endpunkt. Die Logis-

tikregion Hamburg bietet neben dem weltweit durch mehr als 110 Liniendienste angebotenen Seehafen auch für die Verteilerverkehre per Bahn, Lkw und Binnenschiff sowie die Abfertigung von Luftfracht beste Voraussetzungen“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Im landseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr gingen in den ersten neun Monaten des Jahres insgesamt 4,1 Millionen TEU über die Kaikanten des Hamburger Hafens. Der Rückgang zum Vorjahr ist mit 1,3 Prozent als leicht einzustufen und überwiegend mit rund 54 Prozent auf leere Boxen zurückzuführen. Der Anteil des Hinterlandverkehrs des Hamburger Hafens im Bereich Container steigt in den ersten neun Monaten auf 62,1 Prozent am Gesamtumschlag.

Insgesamt erreichte der Hamburger Hafen in den ersten neun Monaten 2018 einen Gesamtumschlag von 100,8 Millionen Tonnen. Dies entspricht einem moderaten Rückgang von 3,4 Prozent, wobei sich der Rückgang im dritten Quartal weiter abgeschwächt hat. Zum Gesamtergebnis trugen in Hamburg der Stückgutumschlag mit 68,6 Millionen Tonnen (-2,3 Prozent) und der Massengutumschlag mit 32,2 Millionen Tonnen (-5,6 Prozent) bei. Massengut macht etwa ein Drittel des Gesamtumschlags aus. Der Rückgang begründet sich zu rund 54 Prozent auf diesem Segment, dessen Teilsegmente Sauggut und Flüssiglading marktbedingt abnahmen. Der Greifergutumschlag – mit einem Anteil von rund 55 Prozent (17,6 Millionen Tonnen) größtes Teilsegment – zeigte mit plus 0,3 Prozent ein leichtes Wachstum und blieb damit innerhalb des normalen Schwankungsbereichs.

Sehr erfreulich ist erneut die Entwicklung beim konventionellen Stückgutumschlag. Mit 1,2 Millionen Tonnen und damit einem Plus von 6,6 Prozent setzt sich in den ersten drei Quartalen der bereits im vierten Quartal 2017 begonnene Aufwärtstrend fort. So hat sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2018 die Einfuhr von Schwergut um 32,2 Prozent auf 218.000 Tonnen erhöht; die von Metallen hat sich mit +205,2 Prozent verdreifacht (auf 115.000 Tonnen) und die von Kraftfahrzeugen mit +55,0 Prozent (auf 34.000 Tonnen) deutlich zugelegt.

Der Containerumschlag blieb in den ersten neun Monaten 2018 mit 6,6 Millionen TEU (-2,4 Prozent) leicht unter dem Vorjahresergebnis. Dies erklärt sich zu rund 58 Prozent durch weniger umgeschlagene leere Boxen. Insgesamt wurden von Januar bis Oktober 830.000 Leercontainer (TEU) umgeschlagen. Das entspricht einem Rückgang von 10,1 Prozent.

Bei den mit Stückgut beladenen Boxen blieb die Umschlagmenge mit 5,8 Millionen TEU (-1,2 Prozent) knapp unter Vorjahresniveau.

„Der Blick auf die Umschlagentwicklung in den ersten neun Monaten zeigt ein weiterhin stabiles Wachstum beim Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene. Mit rund 625.000 TEU war das dritte Quartal das mit Abstand beste Quartal in der Geschichte der Hamburger Hafenbahn. Dagegen sehen wir in der Umschlagentwicklung von beladenen und leeren Containern in den ersten drei Quartalen, dass der Hamburger Hafen weniger Transshipmentladung und hierbei insbesondere weniger Leercontainer umschlägt. Der Anteil beladener Container bleibt in einem harten Wettbewerbsumfeld stabil und wird sich unserer Einschätzung nach erst im kommenden Jahr mit Aufnahme von vier Containerliniendiensten zur US-Ostküste deutlich verbessern“, erläutert Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V. „Transshipmentladung im Feederverkehr und leere Container sind im Gegensatz zu der für den regionalen Bereich bestimmten Ladung und beladenen Boxen weniger hafengebunden. Wir hoffen deshalb, dass mit der jetzt begonnenen Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe bald auch eine bessere nautische Erreichbarkeit von Deutschlands führendem Universalhafen hergestellt und damit verbunden auch mehr Ladung in Hamburg umgeschlagen werden kann“, sagt Egloff.

Der Rückgang im Containerumschlag in den ersten neun Monaten konzentriert sich vor allem auf die Europa- und Nordamerikaverkehre, die im Vergleich zum Vorjahreszeitraum -4,4 Prozent und -26,2 Prozent aufwiesen. Positiv entwickelten sich dagegen die Containerverkehre insbesondere mit der Ostküste von Südamerika (+25,7 Prozent), Nordafrika (+22,7 Prozent), Israel (+35,2 Prozent), Türkei (+32,6 Prozent), der Westküste von Nordamerika (+36,9 Prozent), Schweden (+15,8 Prozent), Brasilien (+30,4 Prozent), Taiwan (+9,2 Prozent) und Thailand (+123,6 Prozent).

„Die guten Ergebnisse im Containerverkehr mit diesen Ländern und Regionen gleichen nicht die Rückgänge in den übrigen Fahrtgebieten Europas und Amerikas aus. Wir erwarten im Zusammenhang mit den im nächsten Jahr nach Hamburg kommenden vier neuen Transatlantik-Liniendiensten positive Impulse für den Containerumschlag. Häfen an der US-Ostküste sowie in Mexiko sind durch diese in Hamburg neuen Liniendienste hervorragend angebunden“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Das werde nach Ansicht von Mattern auch einen Anstieg im Transshipment mit der für Hamburg wichtigen Ostseeregion begünstigen. Der Hamburger Hafen ist verkehrsgeografisch zum einen durch schnelle und kurze Anbindungen die ideale Warendrehscheibe für Güter, die ihren Bestimmungsort oder Ursprungsort in der Metropolregion Hamburg haben und zum anderen aufgrund der kurzen Verbindung durch den Nord-Ostsee-Kanal ein optimaler Umschlagplatz für Transshipmentladung in die Ostseeregion.

Quelle: HHM, Foto: HHM / Annette Krüger

PORTMASTER SORGT FÜR MEHR EFFIZIENZ



Seit September 2018 wird im Hafen von Scheveningen mit Portmaster gearbeitet. Das Hafenmanagementsystem wurde von Entwicklern des Hafenbetriebs Rotterdam an die Anforderungen des relativ kleinen Scheveninger Hafens angepasst.

„Hafenverwalter müssen über eine Anzahl von Managementsystemen verfügen“, erklärt Korstiaan Huisman, stellvertretender Leiter der Abteilung Verkehrszentrale. *„Unser früherer Lieferant hat die Unterstützung beendet. Ich kannte Portmaster schon und der Hafenbetrieb Rotterdam möchte unseren Hafen als Pilotgebiet für die weitere Entwicklung des Systems einsetzen. Das traf sich gut.“*

Portmaster gehört zum PORT FORWARD-Portfolio des Hafenbetriebs Rotterdam. Das Managementsystem eignet sich für kleine und große Häfen. Mit ca. 4.000 einlaufenden Schiffen jährlich kann man den Hafen von Scheveningen was die Größe betrifft nicht mit dem Hafen von Rotterdam vergleichen. Trotzdem müssen die Hafenbetriebe dieselben gesetzlichen Vorlagen erfüllen, die mit Portmaster perfekt erledigt werden können. „Jedes gewerblich fahrende Schiff, das den Hafen anläuft, muss sich 24 Stunden vorher anmelden“, erläutert Huisman. „Als Hafenverwalter müssen wir diese Meldungen an das maritime Portal der Regierung weiterleiten. Dafür setzen wir Portmaster ein. Darüber hinaus erstellen wir mit dem System auch unsere Rechnungen.“

Der Hafen von Scheveningen arbeitet mit der Basisversion von Portmaster, die zu einem späteren Zeitpunkt erweitert werden kann. Das System hat einen modularen Aufbau. „Als nächstes werden wir das Modul für die Logbuchführung hinzufügen, mit dem wir betriebliche Besonderheiten und Schichtwechsel überwachen und protokollieren können. Der Hafenbetrieb Rotterdam wird darüber hinaus neue Module bei uns im Hafen testen.“

Die Portmaster-Version für Scheveningen wurde von der Abteilung Digital Business Solutions des Hafenbetriebs Rotterdam entwickelt. Die Bediener, die in Scheveningen mit dem System arbeiten, waren eng an der Entwicklung beteiligt. Huisman: „Unsere Bediener waren der Meinung, dass die Option zur Änderung des Ankerplatzes nicht sichtbar genug war. Das wurde auf ihre Aufforderung hin angepasst. Eine angenehme Zusammenarbeit, die dazu geführt hat, dass das System in unserem Unternehmen große Unterstützung erfährt. Es hat sich gezeigt, dass man sich im großen Rotterdamer Hafen, in dem Portmaster entwickelt wurde, in kleinere Häfen hineinversetzen kann. Man hat sich bemüht, unsere Arbeitsweise nachzuvollziehen und hat das System dementsprechend geändert. Außerdem können wir auf diese Weise von den Kenntnissen und Entwicklungen im Rotterdamer Hafen profitieren.“

Die Einführung wurde innerhalb von zwei Monaten durchgeführt und ist Huisman zufolge flott über die Bühne gegangen. „Es musste kaum noch etwas eingestellt werden. Alles funktionierte sofort ordnungsgemäß.“ Der Hafenbetrieb Rotterdam kann das System auf Abstand warten, updaten und bei Bedarf auch Störungen beheben. „Portmaster funktioniert perfekt und ist anwenderfreundlich. Der große Vorteil besteht darin, dass wir jetzt selbst Schiffe und Unternehmen ins System eingeben können. Früher musste das von unserem Softwareanbieter erledigt werden. Das

war zeitaufwändiger und fehleranfälliger. Dank Portmaster arbeiten wir jetzt effizienter.

Jährlich laufen rund 4.000 Schiffe in den Hafen von Scheveningen ein, 80 % davon sind Fischereischiffe. Jede Woche kommen auch einige staatliche und Frachtschiffe an und Scheveningen wird gerne von Vergnügungsschiffen angefahren.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

TRANSCONTAINER KOOPERIERT MIT HHLA



Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), und Vyacheslav Saraev, Vorstandsvorsitzender TransContainer, haben jetzt eine Absichtserklärung (Letter of Intent) über eine engere Kooperation zwischen beiden Unternehmen unterzeichnet.

Konkret geht es um eine verstärkte Zusammenarbeit der HHLA-Bahntochter Metrans mit dem größten Schienenverkehrsanbieter auf dem russischen Breitspurnetz mit dem Ziel, den Containertransport auf der Neuen Seidenstraße auszubauen.

„TransContainer ist ein starker Partner, mit dem die Metrans bereits seit langem eng zusammenarbeitet. In Zukunft wollen wir die Expertise

beider Gesellschaften auf der Seidenstraße noch stärker bündeln, um unseren Kunden beim Schienengütertransport zwischen Fernost und Europa noch bessere Angebote machen zu können“, sagte Titzrath anlässlich der feierlichen Vertragsunterzeichnung. So ist unter anderem geplant, den Bahnkorridor über die Slowakei und die Ukraine verstärkt als Transitroute für Seidenstraße-Verkehre zu nutzen.

„Die Nutzung von Kompetenzen und des Netzwerks von HHLA- und Metrans-Terminals in der Europäischen Union könnte eine starke Grundlage für die Zusammenarbeit bei der Entwicklung des Transitpotentials zwischen China und Europa sein“, sagte Saraev.

Seit dem 1. November ist TransContainer auch Mitglied bei Hafen Hamburg Marketing e.V. „Durch unserer Mitgliedschaft haben wir Zugang zur gesamten logistischen Kette“, so Saraev. „Das bringt uns unserem Ziel näher, ausgewogene Auslastung der Züge, also in beide Richtungen zwischen Asien und Europa, anzubieten.“

Axel Mattern, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing e.V. sieht in dem neuen Mitglied eine hervorragende Ergänzung für Hamburg als wichtigste Logistikkreuzung in Deutschland: „Der Hamburger Hafen ist bereits jetzt sehr stark im Austausch mit China. Nun schließt sich der Kreis sowohl geographisch als auch inhaltlich – alle ziehen an einem Strang.“

Bei der Unterzeichnung der Mitgliedschaft im Hamburger Rathaus sagte Dr. Torsten Sevecke, Staatsrat in der Wirtschaftsbehörde: „Es ist sehr wichtig, dass – unabhängig von der globalen Politik – Hamburg die wirtschaftlichen Beziehungen zu den Partnern in Russland aufrechterhält.“

Marina Basso Michael, Leiterin Marktentwicklung Ostseeregion/Osteuropa bei Hafen Hamburg Marketing e.V. erläuterte: „Durch die strategische Kooperation mit TransContainer bieten sich für den Standort Hafen Hamburg neue Geschäftsmöglichkeiten entlang Transportrouten zwischen China und Europa. Gleichzeitig wollen wir weiterhin ein kontinentales Drehkreuz für die Märkte in Nord-, Süd- und Osteuropa werden.“

PJSC TransContainer ist der größte intermodale Containertransport- und integrierte Logistikkonzern Russlands. Die Flotte umfasst über 25.000 Transportwagen für den Schienenverkehr und fast 68.000 Container. TransContainer verfügt über 60 Terminalanlagen in Russland, Kasachstan und

der Slowakei.

Quelle: HHLA, Foto: HHLA/ Etta Weiner, v.l.n.r.: Alexander Podylov, Director Sales TransContainer; Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.; Natalia Kapkajewa, Leiterin HHM-Repräsentanz St. Petersburg; Dr. Torsten Sevecke, Staatsrat in der Wirtschaftsbehörde; Pavel Shanaytsa, Managing Director TransContainer Europe GmbH; Vyacheslav Saraev, Vorstandsvorsitzender TransContainer und Peter Kiss, Vorstandsvorsitzender Metrans

NIEDERLÄNDISCHE INFRASTRUKTUR IN EUROPA AN DER SPITZE



Im vom World Economic Forum (WEF) präsentierten Global Competitiveness Report 2018 belegen die Niederlande beim Transportnetz sowie bei der Wasser- und Stromversorgung unter den europäischen Staaten die Spitzenposition.

Insbesondere die effiziente Dienstleistung in den Seehäfen und auf den Flugplätzen wirkt sich dabei sehr vorteilhaft aus. Doch auch die Qualität des Straßennetzes und der Zugang zur Stromversorgung wurden posi-

tiv bewertet.

Im Rahmen der Studie des WEF werden zur Einstufung der Infrastruktur verschiedene Kriterien zur Bewertung herangezogen. Insgesamt wurden 140 Staaten in die Studie einbezogen. Dabei wurden unter anderem verschiedene Aspekte des Straßennetzes, des Bahnnetzes, des maritimen Sektors, der Luftfahrt sowie der Strom- und Trinkwasserversorgung untersucht. In diesen Bereichen zählen die Niederlande zur Weltspitze. In Europa erreichten die Niederlande sogar die Spitzenposition.

Bei der Stromversorgung bieten die Niederlande die höchste Abdeckung, ebenso wie 66 weitere Staaten. Was das Transportnetz anbelangt, so werden insbesondere die Dienstleistung in den Seehäfen (Platz 2 weltweit, nach Singapur) und auf den Flughäfen (Platz 3) sowie die Qualität des Straßennetzes (Platz 3) in den Niederlanden hoch bewertet. Bei der Anbindung an das Netz der Linienschiffahrtssdienste liegen die Niederlande weltweit an sechster Stelle und schneiden damit unter den europäischen Staaten am besten ab.

Der Global Competitiveness Report liegt in der neuen Ausgabe in einer neuen Struktur vor. Bis letztes Jahr wurde auch die Hafeninfrastruktur bezüglich jedes Staates analysiert. Die Niederlande konnten dabei in den vergangenen sechs Jahren in Folge das höchste Ergebnis erzielen.

Bei Berücksichtigung aller Aspekte, die für die Wettbewerbsfähigkeit eines Staates ausschlaggebend sind, müssen die Niederlande dieses Jahr einen Platz abgeben. Nach den USA, Singapur, Deutschland, der Schweiz und Japan liegen die Niederlande an sechster Stelle.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: World Economic Forum