

# THE ROAD TO PORT CALL OPTIMISATION



Vielleicht haben Sie im vergangenen Herbst schon davon gehört: verschiedene Interessenorganisationen, Häfen (darunter der Hafenbetrieb Rotterdam) und Unternehmen haben Standards für nautische Hafeninformationen festgestellt.

Auch wenn dies wenig spektakulär klingt, sind diese Standards eine Voraussetzung und Grundlage für die Optimierung der Hafeneinläufe. Diese Optimierung ist notwendig, weil durch Ineffizienz und vermeidbare Verzögerungen jährlich Milliarden von Euro verschwendet und viele unnötige Tonnen CO<sub>2</sub> ausgestoßen werden.

In den Standards ist beispielsweise festgelegt, wie der Tiefgang anzugeben ist, wie das Zulassungsverfahren ist und wie die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe in den Häfen kommuniziert werden müssen. Diese Daten wurden bislang überall anders definiert und kommuniziert. Um ein Beispiel zu nennen: In den Niederlanden ist die „Amsterdamer Normalnull“ (Normaal Amsterdams Peil/NAP) der Bezugspunkt, anhand dessen die Wassertiefe und der Wasserstand angegeben werden, während in Belgien die „Zweite allgemeine Nivellierung“ (Tweede Algemene Waterpassing/TAW) und in Frankreich der mittlere Wasserstand bei Marseille als Referenzpunkte dienen. Für einen indischen Schiffsführer, der in Singapur ablegt, ist es ausgesprochen unlogisch und unpraktisch, überall den Raum unter dem Kiel seines Schiffs erneut umrechnen zu müssen.

Die unterschiedlichen Definitionen hatten weitreichende Folgen. Für eine möglichst gute Planung der Schiffsbesuche benötigen die Reedereien detaillierte Informationen beispielsweise zur Tiefe und Wasserdichte, aber auch über das Zulassungsverfahren und die Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Eine kleine Differenz in der Wassertiefe kann für ein Schiff mit einer Kapazität von 20.000 TEU einen großen Unterschied für die Ladekapazität bedeuten. Wenn man bedenkt, dass ein Schiffsführer weltweit rund 800 Häfen anläuft, wird klar, dass es fast unmöglich ist, überall abweichende Definitionen zu berücksichtigen.

Mehr noch: wenn Klarheit hinsichtlich des Tiefgangs und der Fahrtgeschwindigkeit besteht, können die Reedereien bei der Planung weniger strenge Sicherheitsspannen einkalkulieren. Dadurch können die Schiffe pünktlich und mit mehr Fracht in den Hafen einlaufen, was die Effizienz erhöht und der Umwelt zugutekommt. Wenn man bedenkt, dass allein der Rotterdamer Hafen jährlich von 30.000 Seeschiffen angefahren wird, ist klar, dass mit dieser scheinbar kleinen Maßnahme enorme Vorteile erzielt werden können.

Die international festgelegten Standards verbessern die Kommunikation und erhöhen die Effizienz und die Sicherheit. Es gibt aber noch viel mehr Möglichkeiten. Jeder Hafenbesuch eines Schiffs geht heute noch mit erheblichem Telefonverkehr zwischen verschiedenen einzelnen Akteuren einher, beispielsweise zwischen Reedereien, Schiffsmaklern, Lotsen, Terminals, Festmachern, Schleppern und Bunkerdienstleistern. Bei einem klar geregelten Datenaustausch würden sich die Hafenaufenthalte viel intelligenter, einfacher und effizienter planen und schneller und sicherer abwickeln lassen. Um dies zu unterstützen, hat der Hafenbetrieb Rotterdam die Anwendung PRONTO entwickelt. PRONTO bietet Reedereien, Schiffsmaklern, Dienstleistern und Operateuren eine gemeinsame Plattform für den Informationsaustausch im Zusammenhang mit ihren Hafenbesuchen. PRONTO macht die Dienstleistungen während eines Hafenbesuchs transparenter und effizienter, was für alle Beteiligten Vorteile bietet.

Die ersten quantitativen Vorteile einer Optimierung der Hafenaufenthalte mithilfe von PRONTO wurden schon nachgewiesen: in einem kürzlich abgeschlossenen Pilotprojekt mit Reedereien, Terminals und Schiffsmaklern wurden Verkürzungen der Durchlaufzeit bis zu 20 % realisiert.

Im zweiten Quartal wird eine erste Version von PRONTO im Rotterdamer Hafen in Betrieb genommen. Anschließend wird dieselbe Anwendung auch anderen Häfen zur Verfügung gestellt, denn auch in diesem Fall gilt: wenn weltweit dieselben Anwendungen genutzt werden, kommt dies der Effizienz und Sicherheit der internationalen Schiffstransporte zugute.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*