

BUNKERVERZÖGERUNGEN STARK GESUNKEN



Die Anzahl Maersk-Schiffe, die bei APM Terminals auf der Maasvlakte 2 infolge von Bunkertätigkeiten Verzögerungen erfuhr, konnte dank eines Pilotprojekts mit Pronto stark gesenkt werden. Die Beteiligten berichten, wie ein Echtzeit-Einblick in die Planung anderer Unternehmen dabei hilft, Engpässe zu vermeiden.

Mit Hilfe der Online-Kommunikationsplattform Pronto findet eine Optimierung der Port Calls im Hafen von Rotterdam statt, indem die Planung aller an einem (1) Umfeld Beteiligten in Echtzeit visualisiert wird. Innerhalb der knappen, für das Laden und Löschen von Containerschiffen an den Terminals verfügbaren Zeitfenster erfolgen zudem eine Reihe anderer Tätigkeiten, zu denen das Bunkern gehört. „Rotterdam ist ein wichtiger Hafen, da er häufig für Europa der erste oder letzte Anlaufhafen ist“, äußert sich Marcel Jumelet, Marine Business Process Owner bei Maersk. „Unsere Schiffe sind jedoch an straffe Fahrpläne gebunden; zwischen den von ihnen angelaufenen Häfen ist nur wenig Spielraum vorhanden. Eine Verzögerung von ein paar Stunden bei einem Triple E-Schiff (18.000 TEU) im Hafen von Rotterdam kann zu einem späteren Zeitpunkt im Fahrplan zu einer Auswirkung von mehr als einer (1) Woche führen. Aus diesem Grunde ist die rechtzeitige Abwicklung von Bunkerarbeiten sowohl für das Terminal als auch für die Reederei wichtig.“ Ungefähr 19 % der großen Maersk-Schiffe wurde bei APMT MVII mit Verzögerungen konfrontiert, da das Bunkern nicht zum vereinbarten Zeitpunkt erfolgen konnte. Auch das Terminal hatte darunter zu leiden, sagt Ad van Strien, Manager Planning bei APMT MVII. „Wenn ein Schiff länger als vorgesehen am Terminal bleiben muss, entsteht bei uns Leerlauf (idle capacity): Wir können dann nämlich unsere Kran-Kapazität nicht mehr optimal einsetzen. In diesem Zusammenhang gilt zu bedenken, dass die größten Containerschiffe ungefähr die Hälfte unserer Kais belegen.“

Dass Bunkern ein komplexer Vorgang ist, weiß Michiel Zeevaart, Manager Operations beim Schiffsagenten Inchcape Shipping Services, nur zu gut. „Man kann es wirklich nicht damit vergleichen, mal schnell sein Auto aufzutanken. Eine große Bunkerpartie muss Tage im Voraus bestellt werden. Nach dem Mischen muss getestet werden, ob die Partie den vorgegebenen Spezifikationen entspricht. Wenn das der Fall ist, kann

sie ausgeliefert werden. Bunkerschiffe beliefern jeden Tag mehrere Seeschiffe. Eine Verzögerung bei einem Bunkervorgang hat Einfluss auf die Bunkerlieferungen für die darauffolgenden Schiffe. In einem Welthafen wie Rotterdam finden rundum die Abfertigung von Containerschiffen – abgesehen vom Bunkern – noch Dutzende anderer Tätigkeiten statt, wozu die Abfall-Entladung und die Bevorratung zählen. Als Schiffsagent versuchen wir dies so straff wie möglich zu koordinieren, wobei die geplante Abfahrtszeit des Schiffes ausschlaggebend ist. Unsere Planer sind bei ihrer Arbeit auf aktuelle Informationen über die Terminalzeiten und die Lieferzeiten der nautischen Dienstleister angewiesen. Das verläuft auf Seiten des Terminals meist flott, auf Seiten der Lieferanten gibt es jedoch noch viel Luft nach oben.

„Genau darin liegt die Wertschöpfung von Pronto“, lautet die Zusammenfassung von Port Call Optimization Specialist Rob Koggel. „Alle Glieder der Kette können in dieser virtuellen Umgebung ihre Planung in Echtzeit mit den Planungen anderer Parteien vergleichen. Hierdurch können sie gemeinsam viel besser auf unerwartete Änderungen von zu einem früheren Zeitpunkt getroffenen Vereinbarungen eingehen. 2018 führten der Hafenbetrieb, APMT MVII, Maersk und ISS gemeinsam ein Pilotprojekt mit Pronto rundum das Bunkern der Maersk-Schiffe am APMT MVII durch. Das angestrebte Ziel: die Verzögerungen infolge von Bunkerarbeiten in einem Zeitraum von sechs Wochen von 19 % auf 10 % zu senken. Das Ergebnis – 0 % Verzögerung – hat alle Erwartungen übertroffen. Eddo Idzinga, Port Captain Rotterdam bei Maersk sagt dazu: „Früher hatten wir als Reederei keinerlei Einblick in die Bunkerplanung. Dank Pronto ist dies nun sehr wohl der Fall. Hierdurch können wir, wenn wir eine Bunkerverzögerung vorhersehen, bei der Suche nach möglichen Lösungen mitdenken. In manchen Fällen kann es beispielsweise eine Möglichkeit sein, zum nächsten Hafen weiterzufahren und erst dort zu bunkern.“ Michiel Zeevaart: „Die Mitteilungen in Pronto sind für uns als Schiffsagenten ein zusätzlicher Trigger. Wenn beispielsweise das Terminal ein paar Stunden zuvor etwas an der geplanten Abfahrtszeit ändert, ist dies ein Ansporn für uns, aktiv zu werden.“

Michiel Zeevaart ist ebenfalls zufrieden mit Timetobunker, einem inzwischen vom Hafenbetrieb entwickelten System. Mit diesem System können Bunkerschiffe in Echtzeit ihre erwartete Ankunftszeit bei einem Seeschiff durchgeben. „Das erhöht die Zuverlässigkeit der Informationen, die wir als Schiffsagent unsererseits den Terminals und Reedereien zur Verfügung stellen. Auf diese Weise lassen sich zwar nicht

alle Engpässe direkt beseitigen, doch kann man nun bei Abweichungen von der Planung gemeinsam aktiv werden.“ Jumelet unterstreicht: „Dank Pronto können wir verhindern, dass unerwartete Entwicklungen sich zu einem Problem auswachsen. Derzeit lösen wir Probleme häufig erst, wenn sie bereits aufgetreten sind. Wenn man Verzögerungen im Voraus erkennen kann, wird das Zeitfenster zum Ergreifen von Korrekturmaßnahmen größer. Hierzu sind Echtzeit-Informationen von der richtigen Quelle erforderlich. Mit dem Datenaustausch wird eine einheitliche Wahrheit geschaffen. Dadurch werden die Qualität und die Zuverlässigkeit der gesamten Kette verbessert. Eine schöne Dreingabe ist der Vorteil für die Umwelt, der damit verbunden sein kann. Wenn wir frühzeitig wissen, dass es an einem Terminal Verzögerungen gibt, können wir die Fahrgeschwindigkeit unserer Schiffe, die sich auf dem Weg zu diesem Terminal befinden, anpassen. Wenn wir die Geschwindigkeit eines Triple E-Schiffs bereits ein paar Stunden im Voraus reduzieren können, sind damit große Einsparungen verbunden. Es verbraucht dadurch auch weniger Brennstoff und reduziert seine Emissionen.“

Michiel Zeevaart: „Dieses Pilotprojekt hat es ermöglicht, dass wir einander über die Schulter schauen können. So ist, unserer Ansicht nach, mehr Respekt vor den Herausforderungen, vor denen die anderen Beteiligten stehen, entstanden. Der offene und ehrliche Informationsaustausch ist viel nützlicher, als einander aus der eigenen Inselferspektive anzusprechen. Zuvor wurden wir häufig schief angeguckt, wenn Bunkerschiffe nicht planmäßig ankamen. Tatsache ist jedoch, dass wir die Bunkerschiffe nicht an einer Leine heranziehen können.“

Ad van Strien: „Wir fänden es positiv, wenn noch mehr Dienstleister und andere, in unserer Umgebung befindliche Terminals ihre Informationen über diese Plattform austauschen und ihre Daten häufiger aktualisieren würden. Pronto vergrößert unseren gemeinsamen Horizont. Wenn wir erst zwölf oder sechzehn Stunden im Voraus hören, dass ein großes Schiff sechs Stunden später ankommt, verfügen wir nicht länger über die Flexibilität, unsere Krane noch effizient einzusetzen. Auch bei der Abfertigung von Shortsea-Schiffen, die innerhalb des Hafens mehrere Terminals anlaufen, kann Pronto eine unterstützende Funktion übernehmen.“

Eddo Idzinga: „Das mit Pronto durchgeführte Bunkerpilotprojekt war gut organisiert. Wir haben täglich Bewertungsgespräche mit allen Beteiligten geführt. Es ist auch sehr positiv, dass Pronto agil en-

entwickelt wird. Dadurch ist es möglich, schnell zu schalten und Änderungen vorzunehmen. Während des Pilotprojektes haben wir noch Fehler im System entdeckt, die wir direkt beseitigen konnten. Nichts wurde auf die lange Bank geschoben. Als Port Captain bei Maersk bin ich dafür verantwortlich, dass unsere Schiffe das Terminal schnellstmöglich wieder verlassen können. Abgesehen von den Bunkerlieferungen sehe ich noch weitere Punkte, die Aufmerksamkeit verdienen. Dazu gehört der Austausch von Schiffen. Aus diesem Grunde arbeiten wir auch bei weiteren Pilotprojekten mit Pronto gern wieder mit.

Es sind auch noch weitere Pilotprojekte in Vorbereitung, denn für den Hafen von Rotterdam führt die Optimierung von Port Calls zu einem Wettbewerbsvorteil. Koggel: „Der Hafen kann auf diese Weise mehr Schiffe in derselben Zeit abfertigen. Auch wir sehen noch verschiedene Verbesserungsaspekte – dazu gehören die bedarfsorientierte Ankunft (just-in-time arrival) von Schiffen und der Austausch von Liegeplätzen (berth exchange). Dita Bruijn, Projektleiterin Port Call Optimization beim Hafenbetrieb, sagt dazu: „Wir führen sowohl bei der Containerschifffahrt als auch bei trockenem und nassem Massengut Pilotprojekte mit Pronto durch und stellen fest, dass auch innerhalb des Hafens von Rotterdam jeder Prozess andere Herausforderungen mit sich bringt. Pronto wurde mit Input von vielen Geschäftsparteien entwickelt und bietet dadurch Möglichkeiten zur Optimierung von Port Calls vom Anfang bis zum Ende und für alle Ladungstypen. Die Herausforderungen, vor denen die Hafengemeinschaft in Rotterdam steht, gelten auch für andere Häfen. Wir werden uns informieren, wie Pronto auch sie unterstützen kann.“

Quelle und Grafik: Port of Rotterdam