

# NORTH WEST CENTRAL CORRIDOR

## NACHHALTIGERER TRANSPORT UND WENIGER VERSPÄTUNGEN DURCH BÜNDELUNG VON FRACHTEN IM KORRIDOR

Seit einigen Jahren steht die Abfertigung von Containerbinnenschiffen an den Rotterdamer Deepsea-Terminals unter Druck. Die reibungslose Abfertigung der Containerbinnenschiffe ist jedoch von großer Bedeutung für die Entwicklung der Niederlande als effizienteste und zuverlässigste Logistikdrehscheibe in Europa.

Inzwischen wurden bereits verschiedene Initiativen in Gang gesetzt, um die Wartezeiten für Containerbinnenschiffe an den Rotterdamer Deepsea-Terminals zu begrenzen. Anfang 2019 begann die Zusammenarbeit zwischen TMA Logistics (Amsterdam / Velsen), Container Terminal Utrecht (CTU) und Vero Container Logistics (VCL) in Velsen. Im Juni 2019 kamen die Inland-Terminals CTU in Lelystad, HOV Harlingen und Westerman Multimodal Logistics in Hasselt hinzu. Die Initiative wird von den Deepsea-Containerterminals in Rotterdam, dem Hafen Amsterdam, Hafenbetrieb Rotterdam und dem nachhaltigen Logistikprogramm Lean & Green Europe unterstützt.

Durch Bündelung von Frachten in diesem Korridor kann ein besserer Auslastungsgrad der Binnenschiffe realisiert werden, wodurch sich die Wartezeiten an den Terminals verkürzen. Aus einer solchen Zusammenarbeit ist als Ergebnis ein nachhaltiges und zuverlässiges Binnenschiffsprodukt hervorgegangen und trägt zudem zur modalen Verlagerung des Transports von der Straße auf den Transport per Schiff bei.



Zusammenarbeitende Terminals.

## AKTUELLE SITUATION IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Derzeit nutzen die meisten Inland-Terminals noch eigene Binnenschiffe, um die Terminals in Rotterdam zu erreichen. Dadurch laufen an den Deepsea-Terminals viele Schiffe mit relativ kleinen Frachtgrößen ein. Dies macht nicht nur die Planung von Terminen im Hafen komplexer, sondern es kommt auch häufiger zu Verzögerungen, wenn mehrere Terminals angelaufen werden müssen.



## FOLGEN DER MASSTABSVERGRÖßERUNG

In der Seeschifffahrt vollzieht sich eine ständige Maßstabsvergrößerung, sowohl bei den Schiffen selbst als auch beim Frachtumfang. Momentan fassen die größten Schiffe, die den Rotterdamer Hafen anlaufen, bereits über 21.000 TEU, während die Grenze vor wenigen Jahren noch bei 14.000 TEU lag. Auch hierdurch haben sich die Spitzenbelastungen im Deepsea-Frachtverkehr in den vergangenen Jahren stark erhöht. Daneben kommt es im Seeschiffsverkehr immer häufiger zu Verzögerungen. Durch Schiffe, bei denen sich Abweichungen vom Zeitplan ergeben oder die gleichzeitig eintreffen, können sich die bestehenden Spitzenlastsituationen noch verschärfen. Im Zuge von Allianzen zwischen Reedereien wurden neue Fahrpläne vereinbart. Dies führte zu einer Erhöhung der Transshipment-Volumen und einer weiteren Zunahme der Zahl der Lastspitzen an den Deepsea-Terminals. In diesen Spitzenzeiten gerät die Abfertigung von Binnenschiffen unter Druck.



21.000 TEU CONTAINERSCHIFF

16m tiefgang, maße: 400m längex 59m breite.

## ZUSAMMENARBEIT IM CORRIDOR

In der Praxis sieht die Zusammenarbeit im NWCC so aus, dass Schiffe bei den Terminals in Amsterdam und Utrecht mindestens 150 bis 200 TEU für ein einziges Deepsea-Containerterminal in Rotterdam (RWG, APMT I & II, ECT Delta, ECT Euromax) kombinieren. Acht Binnenschiffe werden damit pro Woche ungefähr 6.500 TEU transportieren.



- GRÖßERER FRACHTUMFANG DURCH BÜNDELUNG
- WENIGER ABWEICHUNGEN VON DEN EINLAUFZEITEN
- WENIGER BINNENSCHIFFE AN DEEPSEA-TERMINAL
- GERINGERES LKW-AUFKOMMEN
- KÜRZERE AUFENTHALTE IM HAFEN
- GERINGERE LIEGEGELDER FÜR VERLADER

QUELLE – ROTTERDAMER HAFEN



**CONTAINER-SCHIFFFAHRT BEREIT FÜR DIE ZUKUNFT**  
MAKE IT HAPPEN.