

WEST-BRABANT-KORRIDOR

ZUVERLÄSSIGERE TRANSPORT-KETTE DURCH KOOPERATION IM KORRIDOR

Der Containerumschlag ist der Motor des Wachstums im Rotterdamer Hafen. Beim Transport von Containern zwischen Hafen und Hinterland kommt der Containerbinnenschiffahrt eine wichtige Rolle zu. Seit einigen Jahren steht die Abfertigung von Containerbinnenschiffen an den Rotterdamer Deepsea-Terminals unter Druck. Die Lösung hierfür ist eine transparentere und effizientere Einrichtung der Transportkette der Containerbinnenschiffahrt. Dies erfordert eine Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren der Transportkette.

Inzwischen wurden bereits verschiedene Initiativen in Gang gesetzt, um die Wartezeiten für Containerbinnenschiffe an den Rotterdamer Deepsea-Terminals zu begrenzen. Eine dieser Initiativen ist die Bündelung von Frachten in West-Brabant. Die Zusammenarbeit im West-Brabant-Korridor zwischen Oosterhout Container Terminal, Barge Terminal Tilburg, Combined Cargo Terminals, Moerdijk Container Terminals und den Deepsea-Terminals im Rotterdamer Hafen ist die erste konkrete Initiative, die bereits positive Ergebnisse hervorgebracht hat. Durch Bündelung von Frachten in diesem Korridor wurde ein besserer Auslastungsgrad der Binnenschiffe realisiert, wodurch sich die Wartezeiten an den Terminals verkürzten.



24.000 TEU CONTAINERSCHIFF

16M TIEFGANG / ABMESSUNGEN: 400M LÄNGE X 61M BREITE



AKTUELLE SITUATION IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Die Inlandsterminals bedienen die Terminals in Rotterdam mit eigenen Schiffen. Dadurch laufen an den Deepsea-Terminals viele Schiffe mit 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 MASSSTABSVERGRÖßERUNG

In der Seeschiffahrt vollzieht sich eine ständige Maßstabsvergrößerung, sowohl bei den Schiffen selbst als auch beim Frachtaufgang. Momentan fassen die größten Schiffe, die den Rotterdamer Hafen anlaufen, beinahe 24.000 TEU, während die Grenze vor wenigen Jahren noch bei 14.000 TEU lag. Auch hierdurch haben sich die Spitzenbelastungen im Deepsea-Frachtaufkommen in den vergangenen Jahren stark erhöht. Dadurch kommt es im Seeschiffsverkehr immer häufiger zu Verzögerungen. Durch Schiffe, bei denen sich Abweichungen vom Zeitplan ergeben oder die gleichzeitig eintreffen, können sich die 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 Abfertigungskapazität für die Binnenschiffe unter Druck.



2020 WURDEN IN ROTTERDAM 14,3 MILLIONEN TEU UMGESCHLAGEN



ERHÖHUNG DES FRACHTUMFANGS AUF DURCHSCHNITTLICH 8.300 TEU

WEST-BRABANT-KORRIDOR

Die Schiffe im West-Brabant-Korridor laufen mit großem Frachtaufgang zu festen Terminen an ein Deepsea-Terminal an. Jeden Tag eine feste Verbindung zu jedem Terminal ohne Verzögerungen.



Durch die Bündelung und Nutzung der festgelegten Zeitfenster (oder feststehenden Termine) an den Deepsea-Terminals bietet dies eine erhöhte Zuverlässigkeit für Verloader, Spediteure und die Terminals. Seit Juni 2020 fährt die WBC-Flotte auch mit Schubkähnen zu den Terminals in Rotterdam, wodurch an den Terminals innerhalb der festgelegten Zeitfenster mehr TEU angeboten werden.

ZUSAMMENARBEIT IM WEST-BRABANT-KORRIDOR

- VERDREIFACHUNG DER FRACHTGRÖßEN DURCH BÜNDELUNG
- 75% WENIGER ABWEICHUNGEN VON DEN EINLAUFZEITEN
- 30% WENIGER BINNENSCHIFFE AN DEN DEEPSEA TERMINALS
- 20% WENIGER LKW-VOLUMEN IM VERGLEICH ZUM VORJAHR
- 30% KÜRZERE AUFENTHALTE IM HAFEN
- GERINGERE LIEGEGELDER FÜR VERLADER

INFORMATIONSQLLE — PORT OF ROTTERDAM



**CONTAINER SHIPPING
READY FOR THE FUTURE
MAKE IT HAPPEN.**