

**RTG**COMMUNICATIONS

Shipping & Logistics • PR & Marketing

## **The Port of Rotterdam at TPM Asia**

October 2019

**Interviews Arranged with Hans Nagtegaal, Director of Containers:**

- Sam Whelan, Asia Correspondent, The Load Star (International)
- Michael Zhong, CEO, SoFreight (China)
- Christy McCormick, Hong Kong Shipping Gazette/Asian Shipper (Hong Kong)

Total number of articles: 8

Articles per country

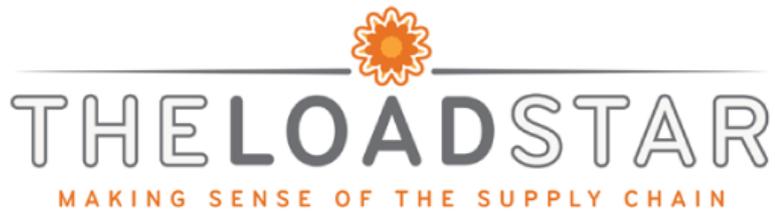
International: 1

China: 7

Date: 16 October

Media: The Loadstar

Web link: <https://theloadstar.com/ports-need-to-be-sharing-technology-and-data-for-smoother-operations/>



## Ports need to be sharing technology and data for smoother operations



By [Sam Whelan](#) 16/10/2019

Port authorities need to “step up” and work together to improve data sharing for the benefit of the whole container supply chain, delegates at the TPM Asia conference in Shenzhen were told.

Following the launch of Rotterdam’s vessel call optimisation tool, Pronto, the port soon realised the technology’s impact would be limited if used in isolation.

“A year ago we thought we should use Pronto for our direct advantage and our competitors shouldn’t use it,” said Rotterdam’s director for containers Hans Nagtegaal.

“Well, that’s not correct, because it’s for the benefit of the whole system if we know further in advance if there’s something happening, say at Antwerp, with a vessel before it comes to Rotterdam, or vice versa.”

Mr Nagtegaal (pictured) told *The Loadstar* the port had made good progress with Pronto, including tests with Maersk, MSC and Shell. The tool enables Rotterdam, when ordering bunker vessels, to eliminate delays caused by human error that previously occurred when container line schedules changed at short notice.

Trials also reduced the time a vessel had to wait before sailing by 30 minutes.

“But we recognise gaining half an hour in Rotterdam is not totally changing the world of shipping,” said Mr Nagtegaal. “So some of the carriers are asking us to roll it out to other ports, and we think it should come from them. If we try to sell it as the best thing ever, it probably won’t fly, but if one of the big carriers adopts it as their standard, then there’s a chance.

“If it becomes a global tool, then why shouldn’t our competitors benefit too? Every port will benefit from the smoothest transit of vessels through its terminals.”

Rotterdam is not the only port developing digital tools, however, including PSA’s Ping tool for Singapore. And concerns over data sharing remain even within ports. Mr Nagtegaal said terminal operators were “protective” of their data, lest “everyone has the same information”.

And there is an additional issue, in terms of ownership.

“On the one hand, we want to optimise our supply chain, but on the other, we want to get some of our investment back. So we are charging customers to use Pronto, and if we charge customers with the data of terminals, then the terminals say ‘you have to pay me too’ – so those discussions are ongoing.”

After optimising the use of data to improve port operations, Rotterdam plans to go a step further down the supply chain to optimise inland logistics, including barge operations.

The port has already taken the step of combining event data from terminals, barges and inland terminals into one system so shippers can track containers through the port.

“The terminals and barges don’t have these initiatives, so as a port authority you have to step up,” Mr Nagtegaal said.

Date: 18 October 2019

Media: SoFreight

Web link to SoFreight article: [http://www.sofreight.com/news\\_38491.html](http://www.sofreight.com/news_38491.html)

Web link to featured interview video:

<https://v.qq.com/x/page/c3009zo19jc.html?pcsharecode=5DkKeYis&sf=uri>

**Web link to other publications who published the So Freight story:**

- 微信公众号 Weixin News (China) <https://mp.weixin.qq.com/s/CW2SrHR9qyEKteXD6adTWQ>
- 今日头条 Taoutiao (China) <https://www.toutiao.com/i6749085294470889988/>
- 微博 Weibo (Chinese Social Media) [https://weibo.com/ttarticle/p/show?id=2309404428813730709517&is\\_all=1#\\_0](https://weibo.com/ttarticle/p/show?id=2309404428813730709517&is_all=1#_0)
- 雪球 Xueqiu (Chinese) <https://xueqiu.com/7856000765/134261874>
- 一点资讯 Yidianzixun (Chinese) <https://www.yidianzixun.com/article/0NWhYc65>
- 百家号 Baidu (Chinese) <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1647725964957380034>



**独家专访 | 打造智慧港口，昔日全球第一港口鹿特丹港欲弯道超车！**

© 2019-10-18 17:37:00 □ 鹿特丹港 国际海运

**导语：**鹿特丹港，欧洲第一大港口，曾经也是全球最大集装箱港口。近年来随着亚洲（特别是中国）港口的快速崛起，在集装箱吞吐量上，这个曾经雄霸一时的港口已经失去比较优势

但是，无论世面对新兴港口的竞争，还是面对欧洲竞争对手的挑战，鹿特丹港，依旧是全球港口界一颗璀璨明珠，是货主和船公司通往**欧洲的首选港口！**

那么，是什么让这个曾经的全球第一大港依旧保持勃勃生机和旺盛的吸引力呢？

近日，这个欧洲最大港口集装箱业务总监Hans Nagtegaal先生，接受了搜航网CEO钟哲超先生的独家专访，并就鹿特丹港在未来港口业的提前布局，以及系列针对不同客户的领先解决方案，通过搜航网给中国市场带来最新的解读。

**数据：**作为欧洲最大的港口，鹿特丹港每年处理接近5亿吨货物，接待包括集装箱船在内的各类船舶超过14万艘次。

据Hans Nagtegaal先生带来的最新数据，无论是今年第一季度，还是整个2019上半年，鹿特丹港的集装箱吞吐量均创出**历史新高！**

其中第一季度集装箱吞吐量按TEU（集装箱标准单位）计算，增长了7.3%，整个2019上半年，集装箱吞吐量达到破纪录的750万TEU，与去年同期对比增长了6.4%

这种高速的增长率，即使和亚洲新兴港口相比，均毫不逊色！

专访视频片段



## 01 为何鹿特丹港成为船公司和货主在欧洲首选港口？

鹿特丹港位于北海沿岸，莱茵河与新马斯河汇合口。现有7个港区包含5个集装箱码头，40多个港池，码头岸线总长37km。共有650多个泊位，同时可供600多艘轮船作业。现每十分钟左右就有一艘



▲鹿特丹港全貌

天然的深水港条件和独特的地理位置，当然是鹿特丹港成就为欧洲港口门户的一个重要的因素。但通过Hans Nagtegaal先生关于鹿特丹港的全面介绍，我们发现，现在的鹿特丹港已经跳出了传统集装箱港口的“靠泊和装卸”定义，专访中Hans Nagtegaal先生反复提及的“Supplychain”（供应链）已经成为鹿特丹港重要的服务导向。

# 鹿特丹港务局为物流公司在马斯平原二期港区提供了额外的100公顷土地

为了应对港口物流地产日益增长的需求，鹿特丹港务局将马斯平原二期港区额外划分了100公顷土地作为物流园区。“西马斯平原物流园区”（Distripark Maasvlakte West）是目前在鹿特丹港唯一现有的“绿地”物流场地。

搜航网



▲ 5大集装箱码头实现协同一体化

鹿特丹港已经不仅仅是一个单纯意义上的海运集装箱港口，客户所有的供应链环节都可以在这里找到支持，无论是仓储，分拨还是中转，通过比邻的菜茵河与新马斯河，通过水路陆路和欧洲铁路系统，鹿特丹港的服务覆盖几乎所有欧洲偏港和腹地，即使是最新兴的中欧班列和跨境电商物流，鹿特丹都已有着良好的布局

## 鹿特丹港务局与GVT物流集团以及成都合作以提升货运班列的载货率

鹿特丹港务局、荷兰蒂尔堡多式联运码头运营商GVT物流集团以及成都国际铁路港投资发展集团日前已共同签署了一份合作意向书，旨在通过连接欧洲最大港口和中国四川省会成都之间的铁路来运输更多的货物。该意向书签署当日正好是往来中国和鹿特丹货运班列的第800次旅程。

搜航网



▲ 铁路，驳船，陆路和仓储在鹿特丹无缝对接

正如Hans Nagtegaal先生所说，如今的鹿特丹港已经不仅仅是荷兰的鹿特丹，她已然成为欧洲的门户，成为所有船公司和货主进出欧洲的首选港口。

除了拥有广泛的近洋、驳船、铁路和公路连接网络，另一个，就是科技和创新为客户带来的快速和高效！

02依靠科技与创新驱动，鹿特丹依旧是全球港口的领军者！

成就全球最智能化港口（to be the world's Smartest Port），是鹿特丹港首席执行官 Allard Castelein于两周前，在一款最新集装箱货物跟踪应用“Boxinsider”时的表述。



采访伊始，Hans Nagtegaal先生也特别提到，鹿特丹港针对托运人和货运代理企业推出了其全新的解决方案“Boxinsider”

当大多数托运人和货运代理用户仍依靠从船公司和码头网站上去手动收集有关集装箱货物信息。这既费时又容易出错。它还可能导致计划错误，并造成高成本的后果。

鹿特丹港推出的Boxinsider方案将结束困扰业界已久的这类问题。利用来自集装箱船，以及深水港及内陆码头的状态信息，这款应用可以跟踪集装箱，并确定船舶的预计和实际到达和离开时间，以及集装箱在集装箱码头的装卸时间。对于任何延迟或中断，客户都将第一时间获悉甚至收到提前预警！



▲通过先进的科技，鹿特丹港重新定义港口

而这，仅仅是过去几年中鹿特丹港针对客户推出的众多创新的一个案例。

去年，鹿特丹港已经推出另外一项服务船公司并大幅提高提高港口靠泊效率的全新数字化解决方案“Pronto”。

Pronto以国际标准为基础，为船公司、代理商、服务提供商和运营商提供了一个港口挂靠相关信息交换的联合平台。该应用程序允许所有用户在整个港口挂靠流程中以最佳的方式计划、执行和监控业务活动。

这使所有相关方都会实质性地获益。标准化数据的统一交换能使港口挂靠得到更有效和高效地规划，并在更短的时间内完成靠泊作业！



▲为了客户的高效便捷，鹿特丹港不遗余力！

有参与“Pronto”试点的一家知名企业表示：“该试点让我们相信Pronto的附加值。我们已经将离港船舶的轮候时间减少了20%。船舶可以通过更好的规划来进行最优地航行并及时抵达。”事实上，如果航运公司在港口的靠泊时间节省一个小时，便可以节省约8万美元成本！

为了实现“全球最智慧港口”的雄心，鹿特丹港近年来在科技和创新方面是不遗余力，并持续引领全球港口业，除了针对货主承运人的“Boxinsider”，以及服务航运企业的数字化应用程序Pronto，鹿特丹港还分别和IBM物联网合作实现数字化运营，该应用程序将收集和通过IBM物联网平台分析的实时水（水文）、天气（气象）传感器数据和通信数据。这将使港口引领一波新浪潮，带来更安全高效的交通管。



▲Mr Hans接受专访

以此同时，包括区块链，3D打印等最前沿科技，都已陆续被鹿特丹引入到国际港口业，其中，关于3D打印技术应用，鹿特丹港已成立了一个名为RAMLAB的研发中心，利用机器人焊接手臂，通过打印一层层涂料，来生产螺旋桨等船舶配件。

相比于传统生产过程需要6-8周的时间，3D打印技术只需要200个小时。在任何时间、任何地点，以很好的价格竞争优势提供高质量的配件。



▲ 3D打印螺旋桨为船公司节省85%的等待时间

当一个梦想有无数实际行动付诸实施并获得支撑时，这个梦想将不会遥远！

今天，鹿特丹领航运之先，依托科技和创新，正走在实现“全球最智慧港口”的征程上。

这也就是，为什么这个曾经全球第一大港口，依然对船公司和货主企业散发着无法抵御的吸引力的原因至所在！

### 03 欲弯道超车的鹿特丹港，给我国港口业带来了什么？

经济和人口的发展规律已经告诉我们，粗放的数量高速增长是不可持续的，港口业依靠区域内有的装卸货量获取增长的时代将会走到尽头。

今天高速发展的中国港口业所正在享受的“小确幸”，作为昔日全球最大港口的鹿特丹港都曾经历过，当粗放发展的货量成长无法持续时，港口发展的瓶颈如何突破？香港和鹿特丹港应该给出不同的答案，值得借鉴

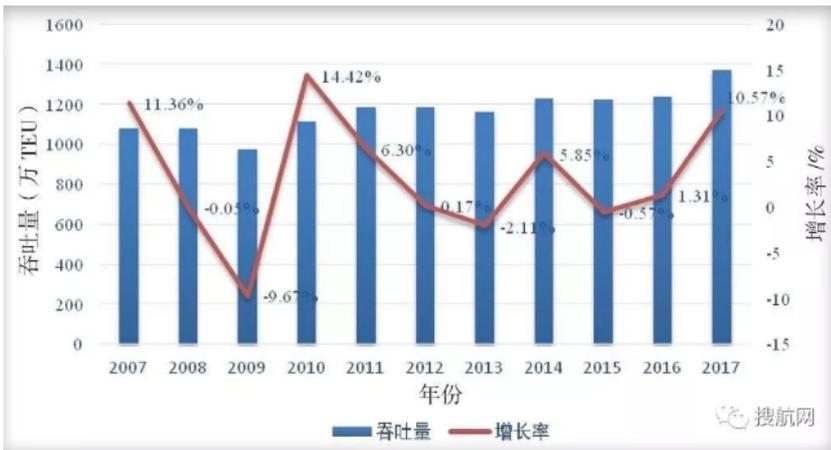
靠天时（当时深圳广州港口尚未发展起来），靠地利（邻近珠三角制造基地已经深水港条件），曾经让香港稳坐全球第一大集装箱港口（2003年前），但近年来作为港口香港颓势渐现，乏善可陈。果自由港的优势再不能发挥出来，香港在港口业将前景暗淡！

# 码头吞吐量连跌5个月，30%的物流公司濒临倒闭！这个曾经全球最大港口怎么了？



▲香港港口业怎么了？

同样作为曾经全球港口霸主（上世纪九十年代），世界第一大港口的鹿特丹，如今并没有因为亚洲港口的崛起，或者欧洲竞争对手的成长而呈现发展的疲态，反而在全球港口业依旧是无冕之王，成为船公司和客户心中的理想港口。究其原因，还是要靠“人和”，靠其成就全球最智能化港口（to be the world's Smartest Port）的雄心和努力变革的决心



▲鹿特丹港依然保持旺盛成长



▲Mr Hans向搜航网介绍鹿特丹港创新措施

同为港口企业，当你和市场或客户推介自己时，是还在反复强调你的位置优势，优惠的折扣？还是像今天的鹿特丹港一样，让快速，高效的解决方案为你的客户带来无与伦比的价值呢？



▲Mr Hans与钟哲超先生的合影

#### 人物介绍



Hans Nagtegaal于2015年加入鹿特丹港管理局，负责与集运船公司（远洋、近海、支线）、滚装船运营商、码头和仓库的商业联系。

他于1988年加入铁行渣华，之后在Safmarine和尼罗河航运公司从事销售、贸易、运营等工作。有着30年从业经验的他深知，数据决策对鹿特丹港有多么重要。