

Konferenz von „Cluster Maritime“ und BGL BNP Paribas

Häfen nur noch Teile der Versorgungskette

Zur Feier des dritten „European Maritime Day“, den das „Cluster Maritime Luxembourg“ gemeinsam mit der BGL BNP Paribas gestern Abend in den Räumlichkeiten der Bank am Boulevard Royal organisiert hatte, war in der Person von Eddy Van de Voorde, Professor für angewandte Wirtschaftswissenschaften mit Spezialisierung auf Transport- und Hafengewesen an der Universität Antwerpen, ein profunder Kenner der europäischen Hafenszene verpflichtet worden, der nach einer kurzen Einführung vor allem auf die immer dichtere Vernetzung von Interessen und Abhängigkeiten im Bereich der Güterversorgung einging und dabei eben die besondere Rolle und Situation der Häfen hervorstrich.

Versorgungskette zählt

Angesichts der immer riesigeren Umschlagvolumen im weltweiten Gütertausch komme auch den Seehäfen eine immer wichtigere Rolle zu, die sich in Beschäftigungszahlen, Investitionskosten und Umsatzvolumen ausdrücke. Waren die einzelnen Häfen in früheren Jahrzehnten weitgehend unabhängig



Professor Eddy Van de Voorde, Freddy Bracke, Präsident des „Cluster Maritime“, und Carlo Thill, CEO von BGL BNP Paribas (v.l.n.r.)

Photo: F. Aussemis

auf die Entscheidungsrichtung der es aber auch zwischen den Behörden Preis, doch gebe es dennoch noch

einzelnen Häfen in früheren Jahrzehnten weitgehend unabhängige und homogene Gebilde, so sind sie immer mehr zu einem Teil des Wettbewerbs zwischen unterschiedlichen Versorgungssystemen geworden. Nicht mehr der Hafendirektor entscheide heute, was an seinem Umschlagplatz passiert, sondern die Versorgungskette sei sehr stark integriert und damit auch komplexer geworden. Letztendlich hänge der Erfolg eines Hafens davon ab, dass er sich in der richtigen Versorgungskette befinde, so Van de Voorde, der auch eine neue Typologie des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Seehäfen ausmachte.

Richtige Einbindung wichtig

Wichtig seien dabei Faktoren wie Lage, Anbindung an Verkehrsnetze, wirtschaftliche Struktur des Hinterlandes und Qualität der Akteure im Hafensbereich. Zu untersuchen gebe es auch die verschiedenen Einflussfaktoren und deren Auswirkungen

auf die Entscheidungsrichtung der übrigen Akteure, während auch geprüft werden müsse, welche Entscheidungen und Akteure die Wettbewerbsposition des Hafens letztendlich beeinflussen. Diese Fragen seien bereits in verschiedenen wissenschaftlichen Werken behandelt worden, die Van de Voorde auch als Referenzen zitierte.

Für einen Seehafen zähle das maritime Transportvolumen, die Anbindung an Flüsse und Kanäle, das Verhältnis zwischen den verschiedenen Akteuren sowohl innerhalb als auch außerhalb des Hafensbereiches, wobei am Ende der effektive Standort des jeweiligen Akteurs weniger wichtig sei als dessen Beeinflussungsvermögen.

Wettbewerb wird komplexer

Wettbewerb gebe es sowohl innerhalb wie auch außerhalb des Hafensbereichs zwischen den verschiedenen Akteuren, Wettbewerb gebe

es aber auch zwischen den Behörden der verschiedenen Häfen, die immer wieder überprüfen müssten, ob sie sich noch in der für sie am besten geeigneten Versorgungskette befänden, die aber auch nach üblichen Marktbedingungen funktionieren müsse.

Eine allgemeine Richtlinie gebe es dabei nicht, so Van de Voorde, der betonte, die Interessenlage und damit die Wahl der jeweiligen Partner in der Versorgungskette könnten deswegen von einer Hafenbehörde zur anderen sehr stark variieren. Deshalb müsse man sowohl seine wichtigsten Nutzer und Entscheidungsfinder, aber auch die letztendlich für die Entscheidung ausschlaggebenden Faktoren hinreichend kennen und in Betracht ziehen.

Integration geht weiter

Für den Kunden, der in allererster Linie die jeweilige Schifffahrtslinie sei, zähle am Ende besonders der ihm in Rechnung gestellte

Preis, doch gebe es daneben noch eine ganze Reihe von Faktoren, die seine Standort- bzw. Umschlagwahl beeinflussen können. Hier kämen Elemente wie Lage, Qualität der Operateure, Zeit und Geschwindigkeit, Infrastrukturen, Effizienz u. a. m. in Betracht.

Vor diesem Hintergrund laufe alles auf eine weitere horizontale und senkrechte Integration im Transport- und Versorgungssektor hinaus, wobei jeder betroffene Akteur versuchen werde, sich eine möglichst günstige Ausgangsstellung zu verschaffen. Die einzelnen Strategien würden dabei mit dem unterschiedlichen Grad an Verpflichtung variieren, so Van de Voorde, der abschließend unterstrich, die Verflechtungen zwischen den einzelnen Akteuren würden künftig sehr viel weiter gehen als bisher. Zu Wettbewerbsverschiebungen werde es auf jeden Fall kommen, und sicher sei nur noch die Zeitschiene, auf der dies passieren wird.