



נמל רוטרדם (Port of Rotterdam) הוא מרכז הלוגיסטיקה והתעשייה הגדול באירופה. הנמל הוא שער הכניסה הראשי לשוק האירופי וליותר מ-450 מיליון צרכנים. יותר מ-500 נתיבי הפלגה מחברים את נמל רוטרדם עם יותר מ-1,000 נמלים בעולם. תפוקת הנמל בשנה היא כ-370 מיליון טונות סחורות, כ-100 מיליון טונות נפט גולמי וכ-9.3 מיליון TEU של מכולות. כ-1,250 עובדים מועסקים בניהול הנמל ובתפעולו. כ-20 אלף עובדים נוספים מועסקים במפעלים ובבתי-חרושת באזורי התעשייה, שבמתחם הנמל ובסביבתו

רווה כהנר ואלי יצחקוב

רשות הנמל של רוטרדם (Havenbedrijf Rotterdam N.V.) (ובקיצור, HbR) שואפת כל העת להרחיב את שטחו ולשפר את שירותיו. פרויקט הדגל של הנמל הוא בנייתו של "Maasvlakte 2" - נמל ואזור תעשייה חדשים, שיתפרסו על שטח של 10,000 דונם, יספקו שירותים תעשייתיים ישירים עד למים העמוקים של הים הצפוני ויאפשרו את מעברן של אוניות משא גדולות במיוחד. סיום בניית הפרוייקט בשנת 2012 יאפשר את הגדלת תפוקת הנמל בשיעור 54%.

מיקומו של נמל רוטרדם מאפשר גישה מיטבית למיגוון דרכי תחבורה, המחברים אותו לשוק האירופי דרך הים, תשתיות כבישים, מסילות רכבת וקווי צנרת

ההיסטוריה של הנמל

1800-1200: כפר הדייגים רוטרדם צומח ונהיה לנמל מסחרי

רוטרדם נוסדה ככפר דייגים קטן על גדות נהר רוט (Rotte River) ומאן שמה. בשנת 1250, תושבי האזור הקימו סכר, כדי למנוע את הצפת אדמותיהם במי הנהר המלוחים. הסכר הקשה על תנועת הסחורות בנהר, כיוון שהיה צריך לפרוק את הסחורות מספינה אחת בצדו האחד של הסכר ולהעמיסן על ספינה שנייה מעברו השני של הסכר. אך דווקא סיבה זו הפכה

נמל רוטרדם הוא הנמל הראשי של אירופה, ונמל השטעון למרבית הנמלים בצפון-מערבה של אירופה. התנועה בנמל צפופה ביותר והיא מגיעה בשנה ל-35 אלף הפלגות לים הפתוח ול-130 אלף ביקורים של כלי שיט פנים-ארציים. שערי הנמל פתוחים שבע יממות בשבוע.

עומקו של נמל רוטרדם מגיע לכ-24 מטרים, והוא מאפשר את עגינתן של אוניות גדולות, חוצות ואוקיינוסים, בעלות שוקע (Draught) מרבי של 22.55 מטרים. מתחם הנמל ואזורי התעשייה הסמוכים אליו נמתחים לאורך 40 קילומטרים ומתפרסים על שטח של 100 אלף דונם. הנמל מספק תשתיות לטיפול במטענים, לאחסנה, להפצה; גישה נוחה לתעשייה; ומיגוון רחב של שירותי עזר. כל זאת במחירים זולים ואטרקטיביים, המושגים בזכות יתרון הגודל של הנמל (ולדוגמה: 47 ספינות גרר, 63 מסופים, 344 עגורנים, ונפח אחסון כולל של 27.7 מיליון מ"ק) ובזכות מיקומו המיוחד.

מיקומו של נמל רוטרדם מאפשר גישה מיטבית למיגוון דרכי תחבורה, המחברים אותו לשוק האירופי דרך הים, תשתיות כבישים, מסילות רכבת וקווי צנרת. סחורות, המגיעות בשעות הבוקר לנמל מגיעות עד לשעות אחר-הצהריים ליעדן בגרמניה, בבלגיה, בצרפת, ובבריטניה. מיקומו של הנמל בשפך הנהרות ריין ומאס (Rhine and Maas) מאפשר גישה יעילה וחסכונית אל לב אירופה באמצעות מעבורות וכלי-שיט קטנים, ששטים בנהרות - פנימה אל תוך היבשת.

(המשך בעמ' 32)

Worldwide Obligation For Your Success



24/7 נבחרת ההנהלה אצלכם

טלפון: 03-9777333

אינטרנט: www.ilcargo.com



Israel Cargo Logistics LTD.



תקופה, 80% מן המטענים בנמל הועברו אל גרמניה, או ממנה. עפרת ברזל, פחם ומוצרים נוספים הועמסו על דוברות ברוטרדם והועברו אל הערים, שעל גדות נהר הריין. בדרכן חזרה, הדוברות הביאו לרוטרדם סחורות, אשר הועמסו על ספינות סוחר בדרכן אל מעבר לים, וכך רוטרדם הפכה להיות נמל שטעון מרכזי באזור.



אמצעי שינוע ועגורנים בנמל

שינוי נוסף, אשר השפיע לטובה על הנמל, קשור ל"אמנת מנהיים" (Mannheim Treaty), אשר נחתמה בשנת 1868. האמנה הגדירה את עקרון חופש התנועה בנהר הריין על יובליו, ופטרה ממיסוי את המטענים המובלים לאורכו.

1940-1920: בניית מסופי הנפט

בסוף המאה ה-19, אנשים בכל העולם החלו לגלות את חשיבותו של הנפט, שאפשר לזקוק ולהופכו לדלק ולמוצרי לוואי. ככל שחלפו השנים, הביקוש לנפט הלך וגדל. באותן השנים, למדינות מערב אירופה לא היו מאגרי נפט משלהן, וכבר מן ההתחלה, הנפט למדינות אלו סופק דרך נמל רוטרדם. עם הביקוש ההולך וגובר למוצרי הנפט, החלה בנייתם של שני מסופי נפט (Waalhaven and Merwehaven, Petroleum 1st and Petroleum 2nd harbor), אשר הושלמה לפני פרוץ מלחמת העולם השנייה.

חברות רבות ביססו את מקומן סביב הנמל והקימו מפעלי תעשייה רבים על הקרקעות הסמוכות לנמל, עד שלא נותר שטח פנוי עד לים. רשות הנמל החליטה להגדיל את שטח הנמל באמצעות ייבוש הים

1960-1946: שיקום ובנייה מחדש

נוקי מלחמת העולם השנייה לא פסחו על נמל רוטרדם וכ-40% ממנו הושמדו כליל. לאחר המלחמה, מאמץ רב הושקע, כדי לשקם את הנמל ולבנותו מחדש. הנמל חזר לתפקד ועד מהרה הוא הפך להיות צר מלהכיל את כל החברות ואת כל הספינות שביקשו להשתמש בשירותיו. עקב כך, רשות הנמל החליטה להרחיב את הנמל לכיוון מערב ולכיוון דרום, וכך הוקמו בנמל מסופים חדשים - Eemhaven ו-Botlek.

1970-1960: מסוף יורו-פורט

הכלכלה המערבית הלכה והתבססה, והצורך בנפט ובמוצריו גם הלך וגבר. יצרני ספינות החלו לבנות מכליות ענק, או "מכליות ממותה" (mammoth tankers) להובלת הנפט דרך הים. גודלן של מכליות אלו, ביחס לעומקו של הנהר, לא איפשר את כניסתן לנמל, ועקב כך החלה בנייתו של המסוף יורו-פורט (Europort) בעומק של יותר מ-20 מטרים.

1970 עד היום: מסוף Maasvlakte

חברות רבות ביססו את מקומן סביב הנמל והקימו מפעלי תעשייה רבים

את המקום למרכז למסחר. תעשיית הדיג הביאה לפריחת המקום, ורוטרדם הפכה רשמית להיות עיר בשנת 1328.

בשנת 1600, הנמל כבר הכיל 100 ספינות דיג, והמקום התפתח ונהיה לנמל מסחרי משגשג. ספינות סוחר יצאו מרוטרדם והגיעו אף לדרום אמריקה ולהודו. בין השנים 1600-1620, נבנה מעגן להגן על כלי-השיט, והאזור החל להתמלא במחסנים, במבשלות שיכר, בבת-זיקוק, במספנות, ובחצרות לאחסון חבלים. הקמת החברה המאוחדת למזרח הודו (United East India Company), הביאה את פיתוחם המהיר של הסוחר ושל ההובלה הימית, והתקופה של המאות ה-17-18 הפכה להיות עידן הזהב עבור הנמל והאזור.



חדר הבקרה בנמל

1800-1900: בניית נתיב המים החדש והמהפכה התעשייתית

הכיבוש הצרפתי, בין השנים 1795-1813, פגע מאוד במסחר ובתעשייה בנמל. נוסף על-כך, הנמל נסתם בסחף, ואוניות שביקשו לפרוק סחורות ברוטרדם נאלצו לשוט לדרומה של הארץ. בשנת 1858, מהנדס בשם פיטר קאלנד (Pieter Caland) הגה רעיון ליצור נתיב ים חדש באמצעות חיתוך רכס הדיונות, באזור המערבי (Hook van Holland), אשר יקשר את הנמל עם הים הצפוני בנתיב מים רחב ועמוק יותר. הרעיון התקבל, ובשנת 1872 הושלמה בניית הנתיב החדש. פתיחת הנמל אל הים הצפוני הביאה את ההאצה בהתפתחותו. מרגע זה, הגישה לנמל רוטרדם הפכה להיות קלה ומהירה, ובעלי הספינות כללו את נמל רוטרדם בנתיב השיט שלהם.

המהפכה התעשייתית, שהאיצה את התפתחותה של תעשיית הברזל, ובעיקר, באזור הרוהר (Ruhr), בגרמניה, השפיעה משמעותית על פעילות הנמל. עפרת הברזל הועברה דרך הנמל לגרמניה עד למלחמת העולם השנייה. באותה



הרמת מכולה

גלילי פלדה, הקיים בנמל משנת 2004, והמופעל באמצעות חברות שירותים לוגיסטיים, כגון Gevelco ו-Broekman. דרך שנייה היא באמצעות הקמת מסוף פלדה חדשני.

רשות נמל רוטרדם בשיתוף עם חברת הבנייה "Steinweg Handelsveem" החלו בבנייתו של מסוף הפלדה. המסוף החדש יוקם על שטח של כ-120 דונם. בניית המסוף כוללת: הקמת סכר על תעלת הרטל (Hartel Canal), ובנייתם של 500 מטרים מבדוק, מבני ציבור, ודרכי גישה למקום (בהשקעה כוללת של כ-37.5 מיליון אירו). המסוף החדש יאפשר גישה לספינות גדולות בעלות שוקע של עד 16.65 מטר, ובנייתו תושלם בחודש אפריל 2009.

פרוייקט הדגל של הנמל הוא בנייתו של "Maasvlakte 2" - נמל ואזור תעשייה חדשים, שיתפרסו על שטח של 10,000 דונם, יספקו שירותים תעשייתיים ישירים עד למים העמוקים של הים הצפוני ויאפשרו את מעברן של אוניות משא גדולות במיוחד

תכניות הנמל לשנת 2020

חזון נמל רוטרדם לשנת 2020 מבוסס על שלושה יעדים עיקריים:

- חיזוק מעמדם העולמי של הנמל ושל המתחם התעשייתי בהיבט התחרותי.
- חיזוק המבנה הכלכלי של העיר ושל האזור.
- יצירת תנאי מחיה (כלכליים וסביבתיים) טובים יותר לאוכלוסייה באזור.

תכניות העתיד כוללות: בניית נמל חדש שיתפשט לכיוון הים; שיפור הנגישות לנמל באמצעות הים, מסילות הברזל, הכבישים וקווי הצנרת; חיזוק העסקים הקיימים, הפועלים בנמל; אספקת פתרונות חדשניים ויצירתיים, המקיפים את הנמל, התעשייה, המחסנים, המשאבים הטבעיים, ואת מתקני הנופש באזור.



תכנית פיתוח הנמל

התכניות כוללות שש מטרות להשגת נמל איכותי (Rotterdam Quality Port):

- (six targets):
- נמל רב-תכליתי.
- נמל חדשני.
- נמל מתוחכם עם תשתית עתירת ידע.
- נמל המספק: מהירות, בטיחות ואבטחה ללקוחותיו.
- נמל מושך מבחינת חזותו.
- נמל נקי התורם לאיכות הסביבה.

סיכום

נמל רוטרדם הוא נמל עם היסטוריה ארוכה, אשר התמודד עם תמורות ועם שינויים רבים לאורך כל השנים. החזון של רשות הנמל ונחישותם של עובדיו מבטיחים עוד שנים רבות את פיתוחו של הנמל ואת שמירת מעמדו, כשער הכניסה הראשי לאירופה. ■

על הקרקעות הסמוכות לנמל, עד שלא נותר שטח פנוי עד לים. רשות הנמל החליטה להגדיל את שטח הנמל באמצעות ייבוש הים. היא הקימה סכר, שתחם את גבולות הנמל החדש, מי הים נוקזו, והשטח החדש מולא בחול ובבטון. בשנת 1973, האנייה הראשונה עגנה במסוף Maasvlakte החדש, והחל עידן הכלכלה הגלובלית.

מסוף הפלדה של רוטרדם

בשנים האחרונות, מדינות עתירות במחצבים, כגון ברזיל, אינן מסתפקות בכריית חומרי-גלם ובשינועם אל תעשיות המדינות המתפתחות, אלא מעדיפות להוסיף ערך (Added value) ולעבד מהם תוצר ראשוני (לדוגמה, לעבד את עפרת הברזל ללוחות פלדה).



דוברת המעבירה סחורות אל פנים-הארץ

בתוך 10-15 שנים, המסחר בעפרת הברזל המועברת דרך נמל רוטרדם צפוי לרדת, והנמל נדרש להיערך מחדש, כדי לשמש תחנת מעבר של לוחות פלדה. חשיבותה האסטרטגית של הקמת מסוף למוצרי פלדה הפכה להיות ברורה, כאשר בשנת 2004 - "CVRD", חברת הכרייה הגדולה בברזיל והשנייה בגודלה בעולם, וקונצרן הפלדה הגרמני "TKS" - החליטו להקים מפעל פלדה גדול בברזיל סמוך למכרות הברזל של חברת CVRD.

המפעל יתחיל לייצר בתחילת שנת 2009, ותפוקתו תגיע ל-5 מיליוני טונות לוחות פלדה בשנה. קונצרן TKS מתכנן לשנע 2.1 מיליוני טונות מן לוחות הפלדה אל מפעלי עיבוד משני (2nd-line plants) בדיסבורג (Duisburg) ובבוכום (Bochum), שבגרמניה. נוסף עליו, יש יצרני פלדה נוספים באירופה עם תכניות להרחבת הפעילות הייצורית בברזיל, בהודו, ובמדינות נוספות לקראת שנת 2010.

רשות נמל רוטרדם, אשר רוצה לחזק את מעמד הנמל כשער המרכזי לאירופה גם בטיפול במוצרי הפלדה, נכונה להשקיע בתשתיות ולהתגבר על מחסומים היסטוריים בדרך להשגת חזון זה. דרך אחת לספק את השירות לטיפול במוצרי הפלדה היא באמצעות המיכון החדשני והאוטומטי עבור תעשיית



ערוגות מכולות ועגורני שער