



Nieuwe geïntegreerde terminal is trefzeker

NGICT terminal anticipeert op de toekomstige ontwikkelingen van synchromodaliteit.

Het nieuwe concept van Koch Adviesgroep, Ingenieurs & Architecten, voor de volledige integratie van de logistieke processen op containerterminals blijkt aan te slaan. Bij het nieuwe concept containerterminal, New Generation Integrated Container Terminals (NGICT), worden alle bewegingen op elkaar afgestemd, waardoor er sprake is van een optimale efficiëntie”, zegt Frans Koch. Op de revolutionaire uitvinding zijn meerdere octrooien verleend, zowel voor de nieuwe configuratie als voor het nieuwe concept van kadekranen.

Efficiëntieslag

Het nieuwe concept speelt in op de wereldwijde groei in containerisatie. „Voor de maakindustrie zien wij goede kansen om het concept als exportproduct te ontwikkelen in de vorm van geprefabriceerde bouw pakketten.” Met de nieuwe generatie containerterminal kan een enorme efficiëntieslag worden gemaakt en er wordt veel ruimtewinst geboekt. Het concept is zowel toepasbaar bij nieuwe als bij het ombouwen van bestaande containerterminals. Behalve havenbedrijven en terminaloperators tonen nu ook fabrikanten van kraan- en transportsystemen hun interesse. „Uit de reacties blijkt duidelijk dat er wereldwijd een sterke vraag is vanuit de rederijen naar grote terminals om 10.000 TEU per etmaal te kunnen behandelen. Dat betekent het hele etmaal door 250 à 300 moves per uur op één schip, zonder dat er verder in het traject congestie ontstaat”.

Stilstand van een schip kost kapitalen. Schepen moeten varen! Dat is waar de rederijen op hameren. De nieuwe generatie containerterminals is dan ook een uitkomst voor de operators, die de druk van de rederijen voelen toenemen. Containerterminals krijgen vanwege de steeds grotere schepen te maken met enorme piekbelastingen. „De congestie op de bestaande terminals is dan ook een groot probleem. Met ons concept kan een dubbele snelheid behaald worden voor laden en lossen. Niet alleen de rederijen stellen steeds hogere eisen aan de terminaloperators maar ook in de afvoer aan de landzijde wordt een grotere flexibiliteit gevraagd. Vandaar dat er vraag is naar onze oplossingen”, zegt Frans Koch.

In het ontwerp gaan overslag en stacking van containers in één beweging door: de stack loopt vanaf de kadekraan tot aan de afvoer per vrachtwagen, trein of binnenvaartschip. Gevolg is een hogere doorvoer per meter kade tegen lagere kosten. Alle handelingen worden geïntegreerd met de verschillende vervoersmodaliteiten op de weg, per spoor of over het water.

Inventiviteit

Koch hecht behalve aan deskundigheid zeker zoveel waarde aan een praktische instelling, creativiteit en inventiviteit. „Alles wat wij doen heeft met bouwen, civiele techniek en installaties te maken. In de bouwsector gaat het door de economische crisis niet goed, maar door ons brede pakket hebben we toch voldoende werk. Zo werken we continu voor de industrie en houden we ons ook veel bezig met windenergie, zonne-energie, logistiek, offshore en andere ook scheepvaartgerelateerde zaken. Het NGICT concept hebben wij kunnen bedenken omdat we binnen ons bureau beschikken over de simulatiesoftware zodat meerdere ontwerpers zich kunnen verdiepen in logistieke processen. Out of the box denken spreekt ons aan. We hebben met deze innovatie dan ook een brug geslagen tussen constructie, civiele techniek, logistiek en werktuigbouw”.

Synchromodaliteit

Een van de vele voordelen van het nieuwe concept is dat het anticipeert op de toekomstige ontwikkelingen van synchromodaliteit, hetgeen vooral aan de landzijde een veel grotere flexibiliteit vereist van de terminaloperator dan tot dusverre. Het is het optimaal inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk onder regie van een logistiek dienstverlener, zodanig dat de klant een geïntegreerde oplossing voor zijn vervoer krijgt aangeboden.

„In het nieuwe NGICT stack-concept is iedere willekeurige container altijd via de kortste weg bereikbaar voor elke vorm van transport. Er kan snel gewisseld worden tussen bijvoorbeeld trein, truck of binnenvaart. Momenteel is er een tendens om dichtbij een zeeterminal een containertransferium te bouwen om de containers maar zo snel mogelijk weg te kunnen pushen. Bij het NGICT concept is die behoefte veel minder omdat de handelingsnelheid en flexibiliteit veel hoger is waardoor sorteren en afvoer met de voordeligste vorm van transport veel directer kan gebeuren”, aldus Frans Koch.

Markt

Een grote efficiëntieslag kan met het NGICT concept ook worden bereikt op bestaande (oude) terminals. Zo kan op de bestaande locatie met een gefaseerde ombouw gaandeweg een verdubbeling van capaciteit worden bereikt, zonder dat er nieuwe dure kades moeten worden aangelegd. Daarmee wordt tegelijkertijd het aspect van duurzaamheid flink in de kaart gespeeld.

KOCH Adviesgroep Ingenieurs & Architecten Goes / Terneuzen

info@kochadviesgroep.nl
www.kochadviesgroep.nl

Voor het downloaden van de brochure zie www.kochadviesgroep.nl