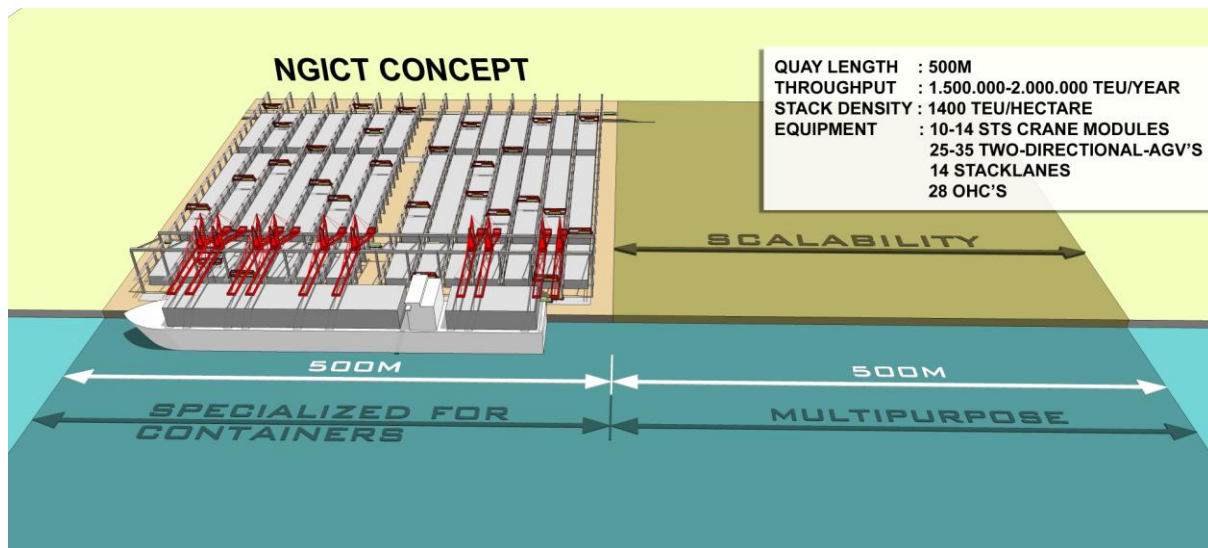


New Generation Integrated Container Terminals

FLEXIBILITEIT OP CONTAINERTERMINALS (GROEI- EN KRIMPSCENARIO'S)



Bij de realisatie van nieuwe containerterminals moet uit strategisch oogpunt voldoende flexibiliteit ingebouwd worden. Als containerstromen zich anders ontwikkelen dan voorzien, en daar zijn momenteel in West-Europa voldoende voorbeelden van, kost het gebrek aan flexibiliteit heel veel geld.

Daarenboven zullen de havenstrategen er rekening mee moeten houden dat de huidige terminalconcepten de technische, logistieke en economische grenzen hebben bereikt.

Iedereen zal begrijpen dat zelfs de allernieuwste terminals zoals die momenteel op Maasvlakte 2 gebouwd worden er over 20 jaar heel anders uit zullen zien.

Omwillen van het ruimtebeslag zal een terminal steeds meer op een automatisch magazijn gaan lijken. De handelingen zullen in snelheid verdubbelen. De afmeertijden zullen worden gehalveerd. Wanneer de huidige terminals zouden worden ingericht met het NGICT concept, kunnen zij een dubbele throughput realiseren op precies dezelfde ruimte en met dezelfde kadelenkte.

Bovendien kan deze transitie gefaseerd plaatsvinden zodat het huidige materieel grotendeels volgens de aangenomen termijnen kan worden afgeschreven.

KOCH Adviesgroep, Ingenieurs & Architecten
Goes / Terneuzen

info@kochadviesgroep.nl
www.kochadviesgroep.nl

Voor het downloaden van meer informatie zie www.kochadviesgroep.nl

Dit artikel verschijnt binnenkort in het blad Seaport nr. 7.

Voor een heel havengebied bijvoorbeeld als dat van Antwerpen zou dat dus betekenen dat de totale throughput kan worden verdubbeld zonder nieuwe havengebieden te hoeven ontwikkelen. Dat is pas echt duurzaam!

Maar dit geldt evenzo voor Hamburg, Bremen en Le Havre. West-Europese terminals van 20 jaar en ouder zouden hun capaciteit kunnen verdubbelen zonder dat er nieuwe kademuuren en andere civieltechnische investeringen nodig zijn.

Op andere plaatsen in de wereld waar het containervervoer sterk groeit zullen de 'early adapters' bij de bouw van de nieuwe terminals al direct van de voordelen van het NGICT concept kunnen profiteren.

Maar ook bij bestaande containerterminals in havens waar sprake is van consolidatie van het containervervoer kan implementatie van het NGICT concept betekenen dat 50% van de kade voor andere doeleinden kan worden gebruikt zonder dat de container throughput hoeft te verminderen. Dat is pas echt flexibel! Daarenboven zijn zowel de vaste draagstructuur als de STS kraanmodules en de stack overheadkranen samengesteld uit modulaire bouw pakketten waardoor groei- en krimp scenario's op een economische manier gevolgd kunnen worden.