

TERMINALS

im Aufbruch

Aus Marktsicht ist es einerseits das Mengenwachstum, das es gilt, effizient auf die Hinterlandverkehrsträger zu verteilen. Andererseits werden insbesondere in der Europa-Fernostfahrt die durchschnittlichen Schiffsgößen – und damit voraussichtlich auch die pro Anlauf umgeschlagenen Containermengen – weiter ansteigen“, erklärt Michael Tasto vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) die Herausforderung der nächsten Jahre. Liegezeiten kosten dabei Zeit, Platz und vor allem Geld.

„Bei der nicht unerheblichen Kapitalintensität dieser riesigen Containerfrachter besteht hier von Seiten der Liniendienstbetreiber sicherlich der Bedarf, so schnell wie möglich so viele Boxen wie möglich laden und löschen zu können.“

Teamstaffel Terminal

Um diesen Anforderungen des Marktes gerecht zu werden, ist auch auf den Terminals eine entsprechende technische Ausrüstung gefragt. Übergabepunkte, ob vom Schiff an den Kaikran oder zum Yard oder

letztlich zu den Hinterlandverkehrsträgern, sind dabei kritische Punkte in der Kette. Wie beim Staffellauf ist hier Präzision gefragt. Selbst kleine Verzögerungen können den Abläufen nicht nur an dem jeweiligen Übergabepunkt Zeit kosten, sondern die gesamte Kette verzögern. „Grundsätzlich gibt es für die Übergabe der Container zwischen Ship-to-Shore-Kranen (STS) und Stapelkranen an den Horizontaltransport entweder Systeme mit oder ohne Puffer“, erklärt Prof. Dr.-Ing. Holger Schütt vom ISL.