

Transportlogistik

Modulare Kühlboxen von eutecma sparen Gewicht und Geld

Die Anforderungen an die Impfstofflogistik sind komplex: Jeder Impfstoff hat verschiedene Temperatur- und damit Transport- und Lagerbedingungen. Umso nützlicher ist da eine anpassungsfähige Verpackung, die für alle Transportmengen, Temperaturkorridore und Vakzine passt. Das Mannheimer Unternehmen eutecma (www.eutecma.de) hat ein modulares Kühlverpackungssystem entwickelt, das in der Pandemie tausendfach im Einsatz ist.

Die sogenannten Protect-Systemboxen und Icecatch-Kühlelemente, die das Verpackungssystem von eutecma ausmachen, haben mehrere Besonderheiten. Je nachdem, wie viele Styropor-Ringe übereinander gesteckt werden, verändert sich das Fassungsvermögen der Boxen. Der größte Behälter, die Protect XL Box, kann so auf fünf Höhen angepasst werden und bietet Platz für 335, 648, 961, 1.275 oder 1.588 Liter Fracht. Der Vorteil: Statt eine Box nur halb gefüllt im Lkw oder im Flieger zu verschicken, wird nur der Payload (Nutzlast) ausgenutzt, der de facto erforderlich ist.

Die Icecatch-Kühlbricks wiederum gibt es für drei Temperaturspektren:

Frozen (unter -20 Grad), Cool (+2 bis +8 Grad) und Ambient (+15 bis +25 Grad). Sie sind in den Seitenwänden der Protect-Boxen fest verankert und geben gleichmäßig Energie ab. Die empfindlichen Impfstoffe können so für bis zu fünf Tage im korrekten Temperaturkorridor gehalten werden. Tiefkühltransporte bei unter 70 Grad kann eutecma nach eigenen Angaben dank Trockeneis ebenfalls gewährleisten.

Optimal für schwankende Frachtzahlen

Die modularen Impfstoffboxen ermöglichen laut eutecma signifikante Gewichts- und Kostenersparnisse. Dies mache sich vor allem in der Luftfracht bemerkbar. Denn wegen der Corona-Pandemie stehen auf vielen Strecken noch immer viele Flugzeuge am Boden, so dass weltweit Luftfrachtkapazitäten fehlen. Folge: höhere Frachtpreise. „Hersteller und Versender sollten darauf achten, die Boxen so effizient wie möglich zu befüllen, um keinen Raum zu verschwenden. Genau das macht unser modulares Verpackungssystem möglich“, sagt eutecma-Geschäftsführer **Florian Zeifelder**.

Auch beim Lkw-Transport spiele das Verpackungssystem seine Stärken aus. Stehen zum Beispiel nur geringe Mengen an Impfstoff zur Verfügung, wird die Höhe der Seitenwände der Boxen um die passende Zahl an Ringen reduziert und so das Packvolumen verringert. Müssen mehr Impfdosen bewegt werden, wird die Nutzlast durch die maximale Anzahl an Ringen ausgeschöpft.



Die temperaturkontrollierten Hightech-Boxen von eutecma wachsen oder schrumpfen je nach benötigtem Transportvolumen. Foto: eutecma

Seefrachtraten steigen weiter Containermarkt wie auf einer Auktion

Die Seefrachtraten befinden sich Ende Juni weiter auf einem sehr hohen Niveau. Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) stieg gegenüber der Vorwoche um 37 Zähler oder 1 Prozent auf 3.785,4 Punkte. Der globale Containerindex von Freightos (FBX) legte um 4 Prozent auf nunmehr 6.173 US-Dollar pro Standardcontainer (TEU) zu. Damit markiert das Seefrachtbarometer ein neues Allzeithoch.

Teilweise zweistellige Preiserhöhungen gab es im Seeverkehr zwischen China/Ostasien und Nordamerika. Dagegen stiegen die Frachtraten auf der Relation China/Ostasien-Nordamerika „nur“ um 1 Prozent auf 11.068 USD/TEU. Die Linie China/Ostasien-Mittelmeer verzeichnete ein Plus von 4 Prozent auf 11.082 USD/TEU. Überflüssig zu betonen, dass auch hier die Frachtraten ein Rekordniveau erreicht haben.

Beobachter sprechen davon, dass der Containermarkt mittlerweile den Charakter einer Auktion angenommen habe: Wer am meisten bietet, erhält den Zuschlag.

In dieser Situation wird auch zu außergewöhnlichen Mitteln gegriffen. So hat die US-Baumarktkette Home Depot ein eigenes Frachtschiff gechartert. „Wir haben ein Schiff, das zu 100 Prozent nur für Home Depot fährt“, sagte Ted Decker, President und Chief Operating Officer des Unternehmens, in einem Interview mit dem Fernsehsender CNBC. Das Schiff soll im Juli seine Fahrten für Home Depot aufnehmen. Die Baumarktkette ist einer der größten Importeure in den Vereinigten Staaten.

Ein Lichtblick: Der große chinesische Containerhafen Yantian ist seit Ende Juni wieder voll in Betrieb. Auf dem Hafengelände war es im Mai zu einem Covid-19-Ausbruch gekommen. Yantian arbeitete zeitweise nur mit 30 Prozent Kapazität. Es dürfte dennoch Wochen dauern, bis sich der dadurch verursachte Rückstau an Schiffen auflöst.

kri