



Vlaamse havens maken zich klaar voor Brexit, Chinvasie en verdere digitalisering

Op 21 maart, tien dagen voor de oorspronkelijk geplande datum van de Brexit, vond in de bovenzaal van Grand Café Horta de veertiende Havenconferentie Antwerpen plaats. Hoewel de behandelde thema's van economische aard waren, kwamen ook logistiek en techniek er aan bod.

DOOR KOEN MORTELMANS

"De Amerikaanse handelsbelemmeringen hebben nauwelijks effect op de Amerikaanse import uit China," aldus Jan Van Hove, professor aan de KU Leuven en hoofdeconoom bij KBC, die een beeld van de opmars van China als technologische grootmacht schetste. "Maar de Chinezen hebben almaar meer technologie in handen. In 2002 bezaten ze minder dan 1 % van de patenten, toegekend in de VS. In 2015 was dit al 3 %." Ook Zuid-Korea boekte op dit vlak overigens een aanzienlijke vooruitgang: van 2 naar 6 %. Van Hove ziet geen handelsoorlog maar veeleer een technologie-oorlog. Die zal volgens hem aan intensiteit toenemen.

Nieuwe Zijderoute

Karl Gheysen, directeur-generaal van APZI (de vereniging van ondernemingen in de haven van Zeebrugge), als voormalig CEO van Khorgos Gateway dé aangewezen persoon om te vertellen over de Nieuwe Zijderoute en de spoorwegontwikkelingen in Centraal-Azië.

Khorgos is een enorm multimodaal logistiek platform op de grens van China met Kazakstan. Op termijn moet het een omvang krijgen van 4.500 hectare. Er worden vooral treinladingen vanuit China naar het westen en vanuit Europa naar het oosten overgeladen.

"Het transport per trein verloopt veel sneller dan per schip. Schepen moeten een omweg maken langs Singapore en Suez. Vervoer per vliegtuig verloopt uiteraard nog sneller, maar is ook duurder. Maritiem transport is dan weer goedkoper." Gheysen ziet de drie transportmodi dan ook niet als elkaars echte concurrenten. "Onderschat het volume van het vliegtuigtransport niet: alleen al HP stuurt wekelijks 20 containers via de lucht naar Amsterdam. Maar havens doen er wel goed aan zich meer aan te sluiten op 'land logistics,' meent hij. "Rotterdam was aanvankelijk niet geïnteresseerd maar schrok toen het zag hoeveel treinladingen er in Tilburg aankwamen."

Op zoek naar opportuniteiten

De Nieuwe Zijderoute verbindt

China rechtstreeks met 78 landen. Daardoor bestaat de Chinese 'thuismarkt' uit zowat 65 % van de wereldbevolking. De VS is voor de Chinezen een eerder marginale markt. "De tijd van goedkoop plastic speelgoed ligt achter de rug. Vandaag produceert China innovatieve technische producten. Maar het kampt met een gebrek aan grondstoffen, water en bepaalde landbouwproducten. Het moet dus ook veel invoeren. Via de Nieuwe Zijderoute gaat er al veel babyvoeding naar China. Europa geraakt er ook zijn melkoverschotten kwijt." Nog volgens Gheysen is China niet geïnteresseerd in conflicten, maar wel op zoek naar opportuniteiten. "Zoals de overname van de haven van Piraeus (2016). Sindsdien is heel Griekenland aan het herleven."

Zeebrugge Brexit-proof

Ook Marc Adriansens, managing director van International Car Port Operators (ICO) in Zeebrugge, heeft geen slecht oog in de toekomstige ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens. "Vooral Antwerpen en Zeebrugge liggen goed in de markt. Ik zie er een concentratie van lokale netwerken en specialisatie tot stand komen, waarin Antwerpen zich meer toelegt op containers en Zeebrugge op auto's. Een voorbeeld daarvan

is de recente beslissing van Mazda om Zeebrugge opnieuw voor drie jaar te kiezen als basis voor de bediening met nieuwe wagens voor, naast de Zweedse en Noorse, ook de Britse markt. Met andere woorden: Zeebrugge is Brexit-proof." Mazda-directielid Christine Plasmans deed uit de doeken hoe de selectie verliep, waarbij naast Zeebrugge ook Antwerpen en Barcelona gecontracteerd werden. "We bestudeerden 56 mogelijke havens en zeventien mogelijke terminals op het vlak van onder meer toegankelijkheid, opslagmogelijkheden, verbindingen met de eindmarkten en het niveau van dienstverlening."

Laadpalen

Een van de grote sterktes van Zeebrugge is dat het niet louter een plaats is waar wagens worden overgeladen. Adriansens: "We voeren er ook meer en meer bijkomende taken uit, zoals het wassen van de wagens, het aanbrengen van een extra coating onderaan, kleine herstellingen of het monteren van allerlei accessoires voor specifieke bestemmingen." In het kader van de toenemende elektrificatie van het wagenpark heeft ICO 300 laadpalen geïnstalleerd, gevoed door zonnepanelen. "Tijdens hun reis over de oceaan kunnen autobatterijen heel wat energie verliezen. Wij hangen zo vier uur aan een laadpaal, zodat ze weer

voor 50 tot 80% zijn opgeladen en de eindklant probleemloos vanuit de garage van de dealer naar huis kan rijden."

Rob Harrison, CEO van de DP World Terminal in Antwerpen, wees op de hoge productiviteit in Antwerpen. "Die is er lang niet in elke havenstad." "Sociale incidenten spelen wel een zware rol," voegde Stefan Van Doorslaer, CEO van rederij Ahlers, eraan toe. "Zelfs wanneer die slechts sporadisch plaatsvinden. Japanse investeerders onthouden dit erg lang." Harrison is er geruster in. "Er is ook de behoorlijke talenkennis van de havenarbeiders. Dat komt goed van pas bij de behandeling van zeer specifieke goederen. De uitleg volstaat. Elders moeten hiervoor dikke handleidingen worden verdeeld." Een ander pluspunt, sinds de verdere verdieping van de Schelde, is de relatief goede bereikbaarheid van het diep landinwaarts gelegen Antwerpen. "In Hamburg is de Elbe eerder een knelpunt. Hamburg wordt wel meer een concurrent wanneer de Elbe wordt uitgebouwd. En we letten best ook op de investeringen die nu gebeuren in de haveninfrastructuur van Gdansk."

Waarde(keten) van data

In het kader van de digitalisering kaartte Harrison ook de waarde van de verzamelde data aan. "Transparant werken is niet hetzelfde als al je gegevens

delen. De data hebben ook een commerciële waarde, tenzij de overheid ze gewoon zou opeisen."

"Er kan veel meer uit de beschikbare data worden gehaald dan je denkt," is het verhaal van Paul Carpentier, die in 2017 Esoptra oprichtte. "Een groot deel van de waarde van data zit in de beschikbaarheid van de informatie die ze bevatten voor een medewerker die ze op een bepaald moment nodig heeft." "Vergeet ook niet dat data geld kosten, voor de infrastructuur van de databanken en de back-ups," signaleerde Marc Decorte, CEO van Innowings en voormalig topman van Shell België. "Daarom moet je bij het verzamelen en beschikbaar stellen van data uitgaan van de mogelijke praktische toepassingen."

Bereidheid tot actie

Unaniem positief waren de meningen voor Nxtport, het dataplatform waarmee rederijen, scheepsagenten en logistieke spelers in de haven van Antwerpen vracht- en douanegegevens delen. "Voor het tot stand komen van zulke platforms moet er eerst een 'community' bestaan die de voordelen ervan inziet," aldus Wouter De Geest, ceo van BASF België. "Een dergelijk project kan zelfregulerend werken. Essentieel zijn de bereidheid tot actie en het kiezen van een trustee voor het beheer." ■



Havens doen er goed aan zich meer aan te sluiten op 'land logistics', benadrukt Karl Gheysen, directeur-generaal van APZI. (Foto: KM)



Zeebrugge blijkt Brexit-proof volgens Marc Adriansens, managing director van International Car Port Operators (ICO) in Zeebrugge. (Foto: KM)



"We bestudeerden 56 mogelijke havens en 17 mogelijke terminals op het vlak van onder meer toegankelijkheid", zegt Christine Plasmans, directielid van Mazda (Foto: KM)



In de keuze van havens spelen sociale incidenten een belangrijke rol, volgens Stefan Van Doorslaer, CEO van rederij Ahlers. (Foto: KM)