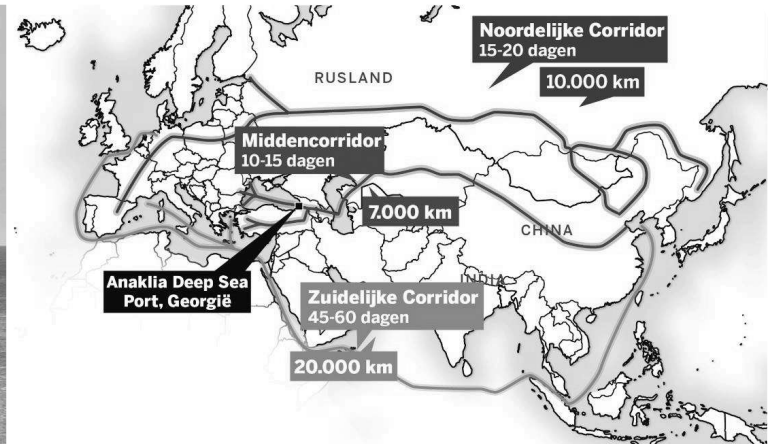


Baggeraar Jan De Nul bouwt mee aan alternatieve vrachtroute tussen Europa en China



Door de oorlog in Oekraïne en de situatie rond Iran wint de 'Middencorridor', een derde vrachtroute tussen China en Europa, zienderogen aan belang. Om die groei te versnellen, heeft Georgië nu de Vlaamse baggeraar Jan De Nul ingeschakeld.

Jan De Nul is gestart met baggerwerken voor de ontwikkeling van de *Anaklia Deep Sea Port* in Georgië. Die diepzeehaven moet tegen 2029 operationeel zijn. Twee baggerschepen van de Oost-Vlaamse maritieme bouwgroep zijn in de Georgische havenstad gestart met het verdiepen van het toegangskanaal tot 17,5 meter. Zo moet de haven grote Panamaxschepen (afgestemd op de afmetingen van het oorspronkelijke Panamakanaal) en nóg grotere Post-Panamaxschepen kunnen ontvangen. Jan De Nul legt er ook een draaikom aan die de zeereuzen voldoende ruimte moet bieden om veilig te manoeuvreren in de haven. Samen met een lokale partner bouwt de groep ook een golfbreker van ongeveer 1.400 meter. Die moet de haven beschermen en een beschut gebied creëren waar schepen veilig kunnen binnenvaren, manoeuvreren en aanmeren.

Geopolitiek 'broodnodig'

De Anaklia Deep Sea Port maakt deel uit van de Trans-Kaspische Internationale Transportroute, beter bekend als de 'Middencorridor'. Die multimodale handelsroute over land (spoor) en zee verbindt China en Centraal-Azië via Kazachstan, de Kaspische Zee, Azerbeidzjan, Georgië, de Zwarte Zee en Turkije met Europa.

Die 'Middencorridor' biedt een derde alternatief voor de noordelijke route door Rusland en het zuidelijke traject via het Suezkanaal. Die hebben almaar meer te lijden onder de geopolitieke situatie. De noordelijke is sinds de Russische invasie van Oekraïne en de daarmee gepaard gaande Europese sancties 'not done'; de zuidelijke is 'onzeker' sinds de oorlog in het Midden-Oosten, met de blokkering van de Straat van Hormuz en de Houthis-dreiging rond de Rode Zee.

Tegen die achtergrond wint de 'Middencorridor' aan belang. Het doorvoervolume bedroeg in de eerste negen maanden van 2025 meer dan 2 miljoen ton en wordt tegen eind 2026 op circa 5 miljoen ton geraamd. De Wereldbank schuift zelfs een transitvolume van ongeveer 11 miljoen ton op jaarbasis naar voren tegen 2030.

Infrastructuurknelpunten

De middenroute vormt de kortste en snelste verbinding tussen China en Europa. Ze is zowat 3.000 kilometer korter dan het noordelijke traject over land en een pak sneller dan de zeeroute via het Suezkanaal. "Maar ze heeft enkele nadelen", zegt professor Christa Sys, expert in maritieme economie en logistiek aan de Universiteit Antwerpen. "Zo is ze multimodaal, een mix van treinen en vrachtschepen. Dat betekent dat je meermaals met overslag zit, wat extra kosten inhoudt. Voorts vormt de infrastructuur nog een bottleneck, vooral qua capaciteit. Al is er de laatste jaren wel flink geïnvesteerd." Zo heeft de Europese Unie via haar Global Gateway-strategie miljarden euro's toegezegd om infrastructuurknelpunten weg te nemen.

"Wij bouwen op meerdere fronten actief mee aan de ontwikkeling van de Middencorridor", zegt Tim Devolder, area manager voor Georgië bij Jan De Nul. "Naast de aanleg van de maritieme infrastructuur voor Anaklia zijn we ook betrokken bij de uitbreiding van de haven van Kuryk in Kazachstan en doen we baggerwerken voor de haven van Mersin in Turkije."

Jan De Nul, opgericht in 1938 in Hofstade bij Aalst, realiseerde vorig jaar een omzet van circa 4,24 miljard euro. De groep telt ruim 8.800 medewerkers wereldwijd.

Kristof Simoens