



De havengemeenschap ondervindt het belang van een nauwere samenwerking

Het belang van onze havens voor onze industrie kan niet onderschat worden. Dankzij de rivieren die ons land doorkruisen is internationale handel mogelijk gemaakt. In de haven van Antwerpen gaan cargobehandeling, industrie en logistiek hand in hand. De hoge graad van integratie en diversiteit doorheen de waardeketen van de aanwezige chemische spelers is uniek in de wereld.

De Vlaamse havens en hun behandelaars (in logistiek en transport) behoren ook tot de grootste werkgevers van het land. De komende jaren wordt een aanzienlijke toename van (noodzakelijke) arbeidskrachten verwacht. De top 10 van belangrijkste chemieproducenten ter wereld is aanwezig in Antwerpen, ofwel logistiek ofwel met een productie-eenheid. De vier raffinaderijen (Total, Exxon Mobil, IBR, ATPC Blumen) en de drie stoomcrackers in de haven zorgen voor een stabiele lokale beschikbaarheid van grondstoffen. De intenties van de industrie in onze havens baden in een sfeer van groei en uitbreiding.

Het was voldoende reden om met de vertegenwoordigers van de Vlaamse havens (en van Luik) een gesprek te organiseren over de manier waarop zij de toekomst van hun sector zien. We ontvingen volgende partijen in het Havenhuis te Antwerpen:

- Jan Allaert (Commercieel directeur van de Haven van Oostende)
- Luc Arnouts (Havenbedrijf Antwerpen)
- Emile-Louis Bertrand (Haven van Luik)
- Ivan De Donder (Stora Enso)
- Jos Marinus (Vereniging van Inkoop en Logistiek)
- Francis Rome (Voorzitter Havencommissie)
- Daan Schalck (Havenbedrijf Gent).
- Koen Van den Brande (Suez)
- Thierry Vanelander (Professor Transport en Ruimtelijke Economie en C-Mat, het opleidingsinstituut UA)
- Jo Verellen (Oiltanking Europe)

Een interessant panel dat ons toeliet een duidelijke inkijk te krijgen in de samenwerking tussen haven en industrie. Maar laten we beginnen met elk panellid en diens verantwoordelijkheid, afzonderlijk voor te stellen.



GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF
ANTWERPEN
Luc Arnouts
luc.arnouts@portofantwerp.be
www.portofantwerp.be



HAVEN VAN GENT
Daan Schalck
daan.schalck@portofghent.be
www.portofghent.be



HAVEN VAN LUIK
Emile-Louis Bertrand
h.thiebaut@portdeliege.be
www.portdeliege.be



HAVEN VAN OOSTENDE
Jan Allaert
jan.allaert@portofoostende.be
www.portofoostende.be



OILTANKING
Johan Verellen
johan.verellen@oiltanking.com
www.oiltanking.com



STORA ENSO
Ivan De Donder
ivan.dedonder@storaenso.com
www.storaenso.com



Geef voorrang aan veiligheid. Milieu-informatie KB 19/03/2004: www.mercedes-benz.be

Een nieuwe klasse voor een nieuw tijdperk.

De nieuwe Antos. Speciaal ontwikkeld voor het zware distributietransport.

Voor optimale wendbaarheid en hoge efficiëntie. De nieuwe Antos werd volledig ontwikkeld voor de speciale eisen die aan het zware distributietransport worden gesteld. Zowel ondernemers als chauffeurs zijn dan ook bijzonder enthousiast over de nieuwe Antos. En zullen dat ook in de toekomst blijven, dankzij de standaard Euro VI-motoren. Overtuig uzelf bij uw Erkend Concessiehouder Mercedes-Benz of bezoek onze website op www.mercedes-benz.com/the-new-antos

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Truck Center Mercedes-Benz Antwerpen

Erkend Concessiehouder en Servicepunt Mercedes-Benz, Katwilgweg 4, 2050 Antwerpen, Tel. 03 870 85 85

HAVEN & INDUSTRIE

Wie is wie?

Daan Schalck: (Afgevaardigd Bestuurder van Havenbedrijf Gent). De Haven van Gent neemt een atypische positie in het Vlaams havenlandschap in, ook qua goederenstromen, die gelieerd zijn aan de industrie en minder aan transport op zich. In droge bulk en liquid zijn we dit jaar sterk gestegen. Voor stukgoed hebben we een recordjaar gehad. Dit is soms tegen de trend van andere havens in. Containers vertegenwoordigen minder dan 1% in onze flows.

Thierry Vanelslander: (Professor Universiteit Antwerpen, departement Transport en Ruimtelijke Economie en C-Mat, het opleidingsinstituut van de UA). In het departement Transport en Ruimtelijke Economie zijn wij bezig met transport-economisch en havengericht maritiem onderzoek alsook met daarmee samenhangende zaken, b.v. technologie rond shipping, havengeografie,... . We brengen b.v. kostenstructuren in kaart van grote internationale logistieke ketens. C-Mat, het internationaal instituut voor maritieme en luchtvaartopleidingen, biedt ook gemoduleerde opleidingen aan rond maritieme economie, haven economie en supply chain.

Francis Rome: (Voorzitter Havencommissie). De Havencommissie is een adviesorgaan voor de Vlaamse Regering, ingekapseld bij de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, een platform waar de havenbesturen, de privésector en de vakbonden zijn vertegenwoordigd, alsook andere operatoren (waterwegen, spoor). Wij geven de verplichte adviezen aan de Minister van Openbare Werken inzake Europese wetgeving, infrastructuur, budgetten,... . We brengen ook alle gegevens over de havens samen en publiceren in nauwe samenwerking met de Nationale Bank een jaarlijkse studie over de toegevoegde waarde, werkgelegenheid, investeringen,... in de verschillende havens van ons land.

Luc Arnouts: (Commercieel directeur Havenbedrijf Antwerpen, N.V. van publiek recht). De Haven van Antwerpen is een geïntegreerd logistiek industrieel complex, waar havenactiviteiten, overslag, logistiek en industrie geïntegreerd samenwerken, een van de grotere gateways van Europa, de tweede grootste haven, met iets meer dan 200 miljoen ton overslag in 2015. We zijn gebiedsbeheerder en geven ons havengebied in concessie aan private ondernemingen. Onze taak is o.a. het aantrekken van investeringen, het nautisch management, een vlot en veilig scheepvaartverkeer en het promoten en faciliteren van de haven in de wereld.

Emile-Louis Bertrand: (Directeur-generaal van de Haven van Luik). Luik is de grootste binnenvaarthaven van België en de derde grootste binnenvaarthaven van Europa. De haven zette in 2014 18 miljoen ton om. Ze ligt geografisch erg strategisch in Europa, in een druk netwerk van multimodale verbindingen, op 14 uren varen van Antwerpen, op 24 uren varen van Rotterdam en ook vlakbij de havens van

Zeebrugge en Duinkerke. Historisch werden in de Haven van Luik vooral bulkgoederen omgeslagen. Met het vertrek van Arcelor zijn we onze trafieken beginnen diversifiëren en zijn we ook actief geworden in de omslag van containers. In partnerschap met Antwerpen ontwikkelen we Trilogoport in Hermalle-sous-Argenteau, goed voor honderd hectaren langsheen het Albertkanaal.

Ivan De Donder: (Plantmanager van Stora Enso). Stora Enso is een multinational in papier en rolproducten. Specifiek op Linkeroever voeren wij overslag van rollen en pallets uit. We versnijden die zelf. Verleden jaar zaten we terug op het niveau van 2008. We hebben een heel goed jaar achter de rug en 2016 zal nog beter worden. Wij leveren aan de groothandel in de Benelux en in West-Europa, maar voeren ook uit naar Chili, Nieuw-Zeeland, Australië, Rusland,...

Jan Allaert: (Commercieel directeur van de Haven van Oostende). Oostende is de kleinste van de vier Vlaamse Havens. Wij concentreren ons op nichemarkten. Dé niche voor ons is offshore windenergie, waarbij wij vanuit onze haven windmolens op zee bouwen en onderhouden. Wij focussen op toegevoegde waarde, meer dan op de overslag van goederen.

Koen Van den Brande: (Sales directeur bij Suez). Suez is actief in afvalinzameling en -verwerking. Op het vlak van afvalinzameling hebben wij in België dagelijks 850 vrachtwagens op de baan. Op het vlak van afvalverwerking hebben wij in ons land 52 sites. De helft daarvan zijn logistieke sites, van waaruit de vrachtwagens vertrekken en waar afvalstoffen worden gesorteerd om te recyclen. De andere helft zijn verwerkings- en recyclagebedrijven. We zijn ook bezig op tal van grote bedrijven, met eigen personeel of als consultant, om mee te werken aan een duurzaam afvalbeheer.

Jos Marinus: (Voorzitter van VIB, de Vereniging van Inkoop en Logistiek). VIB bestaat 35 jaar. We zijn een non-profit organisatie. We zijn dan ook geen lobbyisten. Wij hebben twee doelstellingen, nl. aan onze leden (meer dan 350) een platform aanbieden waar ze elkaar kunnen ontmoeten. Daarvoor organiseren we elk jaar een 40-tal events: bedrijfsbezoeken, netwerking,... Onze tweede doelstelling is het verstrekken van informatie, met opleidingen en kennisoverdracht.

Jo Verellen: (Sales en Accountmanager voor Oiltanking Europe, verantwoordelijk voor Antwerpen, Gent en Terneuzen). Oiltanking is een Duits familiebedrijf met hoofdkantoor in Hamburg en is de tweede grootste speler op het vlak van de opslag van chemicaliën en petroleumproducten. Wereldwijd hebben we 20 miljoen m³ opslagcapaciteit (1,4 miljoen m³ in Antwerpen, 1 miljoen m³ in Gent, 500.000 m³ in Terneuzen). Onze klanten zijn een mix van chemieproducenten, raffinaderijen, chemietraders, petroleumtraders,... en de volledige logistieke keten van truck, rail binnenvaart en zeevaart.



SUEZ
Koen Van den Brande
koen.vandenbrande@sita.be
www.sita.be



UNIVERSITEIT ANTWERPEN
Thierry Vanelslander
thierry.vanelslander@uantwerp.be
www.uantwerp.be



V.I.B.
Jos Marinus
jos.marinus@bevib.be
www.bevib.be



VLAAMSE HAVENCOMMISSIE
Francis Rome
francis.rome@vil.be
www.vlaamsehavencommissie.be



De meest gediversifieerde maritieme toeleverancier van België

Nieuw: loods- en embarcationladders worden in eigen atelier geproduceerd

Landtmeters Naval Stores Group is met zijn verschillende divisies de meest gediversifieerde maritieme toeleverancier van ons land. U vindt er alle toebehoren voor zeil- en motorjachten, binnenvaart, zeevaart en industriële bedrijven. Meer dan 10.000 producten zijn uit voorraad leverbaar. Nieuw is dat de loods-, embarcation- en jakobsladders nu ook in eigen atelier worden geproduceerd, volgens de strenge Solas Wheel Mark MED-normen. "Dit betekent dat we deze ladders uit voorraad kunnen leveren en ook zeer snel op maat kunnen maken", stelt gedelegeerd bestuurder Noel Fasquelle.

Noel Fasquelle is terecht trots dat zijn divisie shiphandler R. De Wit erkend werd om loods- en embarcationladders voortaan zelf in eigen huis te produceren. Daarmee is hij de enige gecertificeerde producent in ons land. De divisie R. De Wit levert daarnaast alle toebehoren voor aan boord (netten, afdekzeilen, werkkledij, reddingsmateriaal,...), dit volgens de ISSA-IMP & SOLAS alsook alle andere geldende normen.

Het 3.000 m² grote pand van Landtmeters Naval Stores Group is ook de thuishaven voor alle onderdelen en toebehoren voor motor- en zeilboten, voor de industriële scheepvaart, voor de uitrusting voor de havengebonden sector, voor de petrochemische, voor de offshore sector en voor baggermaatschappijen in binnen- en buitenland.

Noel Fasquelle: "Zoekt u zeil- en vrijetijds-kleding, zeekaarten, nautische boeken,

scheepsdecoratie, veiligheidsmateriaal, schoenen en laarzen, navigatie elektronica, verven en vernissen,... U bent hier steeds aan het juiste adres."

Landtmeters is voor de Benelux ook importeur van het Noorse merk Polyform fenders en stootkussens en voert ook nautische verlichting voor kleinere yachting. Eigenaar van megagrote jachten in het buitenland worden op hun wenken bediend door de afdeling 'Superjachten'.

Vlaggen en banieren van Bandera

De divisie Bandera, die opgericht werd in 1951 en sinds 2010 deel uitmaakt van de groep, is een van de bekendste vlaggenmakerijen van ons land en uw partner voor alle vlaggen, wimpels, banieren, erelinten, spandoeken en windzakken, tot tafelvlaggetjes toe, in verschillende kwaliteiten.

Noel Fasquelle: "De vlaggen, banieren en wimpels worden ook door ons in eigen huis gemaakt, in elk mogelijk formaat. Ze kunnen bedrukt worden met uw logo of met een tekst. Onze vlaggen zijn kwalitatief en duurzaam, waarmee u op termijn veel beter af bent dan met goedkopere exemplaren die u via het internet bestelt."

Vlaggen en vlaggenmasten kunnen bij Bandera ook gehuurd worden en de divisie levert ook vlaggen en banieren voor festivals, evenementen, bouwerven, beursstanden,... U vindt er ook de vlag-

gen van alle landen ter wereld, in verschillende formaten.

Uvo Yachting en Uvo Dekzeilen

De divisies Uvo Yachting en Uvo Dekzeilen binnen de Landtmeters Naval Stores Group zijn gespecialiseerd in de verkoop van allerhande dekzeilen voor boten, aanhangwagens en vrachtwagens alsook voor zwembadafdekkingen, bâchen, containerdekzeilen en -netten, grondzeilen, laszeilen, tenten in vlamwerend doek, buiskappen en tenten voor jachten,...

Noel Fasquelle: "Wij komen ook aan boord om afdekzeilen op maat te maken voor ankerlieren, touwbakken,..." (NV)



LANDTMETERS
NAVAL STORES GROUP
WWW.LANDTMETERS.COM

Landtmeters Naval Stores Group
Noorderlaan 72-74 - 2030 Antwerpen
T 03 233 31 31 - F 03 233 62 33
info@landtmeters.com
www.landtmeters.com



Het voorbije jaar was zeer goed en de toekomst ziet er zeer veelbelovend uit

Hoe evalueren de aanwezige partijen het voorbije jaar 2015? Wat verwachten jullie van 2016?

Emile-Louis Bertrand: We hebben nog geen exacte cijfers, maar 2015 is zeer goed geweest, met een mooie groei. Op tafel liggen een aantal investeringen, die we willen doen, om 800 hectare terrein te valoriseren om nieuwe investeerders en activiteiten te kunnen verwelkomen, waarbij we mikken op de recyclage-economie en op groene energie. Het is voor ons belangrijk om samen te kunnen werken met de Haven van Antwerpen. We willen op Trilogiport graag logistieke bedrijven huisvesten die geen maritieme kade nodig hebben, maar wel snel containers naar het centrum van Europa willen vervoeren. We zoeken naar bijkomende terreinen maar dat is niet altijd evident.

Daan Schalck: In 2014 hadden we gezegd te willen groeien in zeevaart en dat is gebeurd, met 2%. Dat was een behoorlijke groei, iets meer dan de conjunctuur. Daarnaast hebben we gezien dat er veel investeringen gerealiseerd of aangekondigd zijn. Als een groep als Volvo beslist om een nieuw platform te bouwen en je blijft verzekerd van minstens 7 en waarschijnlijk 14 jaar dat je nog modellen kan bouwen,... Dat is ook belangrijk voor alle toeleveranciers. Volvo Cars & Trucks is goed voor 20-25% van het belang in onze haven. Ook Arcelor en een aantal kleinere spelers hebben investeringen aangekondigd. Op het vlak van binnenvaart zijn we achteruit gegaan, dit door de verschuiving naar de zeevaart, wat positief is, maar ook door de lage waterstand die er lang geweest is op de Rijn. Door het soort producten – landbouwproducten, graan,...- zagen wij een shift zagen de vrachtwagen. Derde oorzaak is dat we veel bouwmaterialen doen en de bouwsector, zeker wanneer die gelieerd is aan grote openbare werken, doet het nog slecht. Dat heeft een effect op de binnenvaart. Maar je voelt dat ondernemers vertrouwen hebben om terug te investeren. Vandaar dat we durven stellen dat de uitgifte van nieuwe gronden voor nieuwe investeerders dit jaar evenveel zal zijn als de vorige vier jaar samen.

Luc Arnouts: Na een bewogen 2014 jaar heeft de volatiliteit van de vrachttarieven zich in 2015 enorm doorgezet, voor zowel containers als conventioneel. Gecombineerd met een overcapaciteit aan scheepsruimte en met de moeilijke situatie op vlak van export naar Brazilië, China en Rusland heeft dit een bewogen jaar gegeven. De Haven van Antwerpen is tegen die trend in gegaan. Het is een goed tot zeer goed jaar geweest en dat had voornamelijk te maken met de herschikking binnen de containerallianties, waarbij wij een sterkere positie hebben gekregen, en waardoor we een stuk marktaandeel gewonnen hebben vooral op Hamburg en Rotterdam. Er is een sterke groei geweest van bijna 5% in ton en 8% in containers (TEU) waar we in Rotterdam wellicht een status quo zullen zien en in Hamburg zelfs een achteruitgang. We verwachten in 2016 niet dit tempo te kunnen aanhouden, maar we hebben een inhaalmanoeuvre kunnen doen door het herpositioneren van loops. We zien ook de effecten van investeringen in de opslag van liquide, chemische en petrochemische producten. We verwachten voor 2016 een lichte verdere groei.

Jan Allaert: De Haven van Oostende heeft in 2015 meer aanvragen gekregen van de industrie om te (her)investeren. Het was drie, vier jaar redelijk stil geweest, maar vorig jaar is dat merkbaar naar omhoog gegaan. We hopen een aantal dossiers te kunnen concluderen in 2016. We zijn in 2008-2009 hard getroffen geweest als kleine haven,

maar we hebben ons terug op de kaart gezet. We zijn op de goede weg om op toegevoegde waarde te mikken, op overslag. Op lange termijn geeft dit meer zekerheid. De bouw is nog niet terug op het niveau van 2006-2007. Daar moet nog een inhaalbeweging gebeuren.

Wijst de trend in de goede richting?

Thierry Vanelslander: Algemeen is de trend goed, zeker als je naar de volumes en bijhorende cijfers kijkt. Op het vlak van werkgelegenheid is de toename iets minder sterker. Dat heeft te maken met het feit dat we overgaan naar activiteiten, die iets minder arbeidsintensief worden (automatisering), maar dat is tegelijk ook nodig. De concurrenten innoveren en automatiseren ook. De groei in Antwerpen is in grote mate inderdaad in containers. Dat is positief, maar houdt ook gevaar in. Je hangt sterk af van de internationale marktontwikkelingen. België is een open economie. Begint het te regenen in China of in Brazilië, houdt dat op termijn gevaar in. Als de groei daar met 5% zakt, heeft dat impact op de trafieken van en naar onze havens. Geopolitiek zijn er wel een aantal uitdagingen. De petroleum prijzen b.v. zijn op dit moment heel laag. Er is dus veel consumptie. Stel dat er een oorlog van wereldformaat uitbreekt, dan kan dat een impact hebben op de olieprijs en op de trafieken die via onze havens verlopen. Wat de havens in Zuid-Europa betreft, moet er al veel gebeuren om ze concurrentieel te maken op vlak van containers. Dat geldt ook voor Hamburg en Rotterdam. Maar als je een combinatie van ontwikkelingen zou krijgen, moet je opletten. Waakzaam blijven is de boodschap.

Jos Marinus: China, Rusland, Brazilië, de lage olieprijs, het geld dat gratis is vandaag,... maar zal dit blijven? Bedrijven gaan niet zozeer meer internationaal sourcen. We gaan het allemaal niet meer in China halen. Het is goedkoper of slechts even duur en de service is sneller als je het rond de kerktoeren haalt. Dat is ook een tendens waar we rekening mee moeten houden.

Daan Schalck: De vraag is of dat voor havens per se negatief moet zijn. Het hangt ervan af wat belangrijk voor je is. Is dat alleen tonnage? Of ook werkgelegenheid en toegevoegde waarde? Wij geloven dat er een zekere industriële beweging terug naar Europa komt, die de rol van de havens zal herdefiniëren. We zullen niet meer alleen in tonnages rekenen, maar in het gespecialiseerd aanbieden van terminals, het leveren van toegevoegde waarde en het kunnen opslaan van niet één product, maar van vijftien producten, die met die moderne technologie verwerkt worden. Je creëert terug nieuwe werkgelegenheid en opportuniteiten.

Koen Van den Brande: In onze sector kon je vroeger de economische activiteit afmeten aan de afval- en recyclagevolumes die we verwerkten. Sinds de laatste dip is dat niet meer zo. De volumes zijn min of meer gelijk gebleven, wat goed is voor het milieu. Recyclageactiviteiten waren heel arbeidsintensief, maar door nieuwe technologieën worden ze meer kapitaalsintensief. We zien daarom een verhuis van Zuidoost Azië naar West-Europa. Hier ontstaan veel nieuwe initiatieven om recyclagestromen te verwerken. Een mooi voorbeeld is High 5, een dochterbedrijf van SUEZ dat glas recycleert. Vroeger moest het glas kleur gescheiden in de glasbollen. Nu kan alles bij elkaar. High 5 zorgt voor vijf kleuren gescheiden glas, zonder veel handenarbeid. Negatief punt is dat door onder meer de lage energieprijzen, de waarde van de recyclageproducten enorm onder druk komt te staan.

Veilige en betrouwbare radiocommunicatie !



KENWOOD

Logistics



Security



Safety



Transport

Ondersteun uw medewerkers met de juiste oplossing:

-))) professionele analoge of digitale radiocommunicatie
-))) radionetwerk en portofoons aankoop
-))) herstelling en/of onderhoud van uw netwerk, radio's en toebehoren.
-))) kwalitatieve en flexibele radiocommunicatie partner


www.sonal.be

ANTWERPSESTRAAT 145 | B - 2640 MORTSEL
T +32 3 448 08 48 | F +32 3 440 40 19
INFO@SONAL.BE



Bedrijven gebruiken shortsea shipping

Jan De Nul bouwt een windmolenpark in de Noordzee

Het nieuwe offshore windpark (22 vierkante km groot) wordt de eerste grote opdracht voor de Jan De Nul Group in de Noordzee. Het windpark zal 51 funderingspalen tellen voor 50 turbines. Het wordt gebouwd voor de kust van Zeebrugge.

Hoewel elders gemaakt, zullen de funderingspalen finaal vanuit de haven van Oostende naar het windmolenpark worden gevaaren door het installatieschip Vidar dat de groep recent van Geo-Sea (Deme) overkocht.

De turbines en rotoren worden in Denemarken door Vestas geproduceerd. Deze onderdelen zullen door de Vidar daar worden opgepikt en boven op de funderingspalen worden geplaatst. De verwachting is dat het project Nobelwind in 2017 kan worden afgerond.

De haven van Oostende maakt zijn rol als draaischijf voor de windenergie op de Noordzee ook in dit project waar.

Opslagtanks vanuit Oostende naar Ijmuiden

De gespecialiseerde firma Geldof bouwde in de achterhaven van Oostende 2 grote opslagtanks met een diameter van 12 meter en 12 meter hoogte. De tanks wogen 70 ton en waren bestemd voor Tata Steel in Ijmuiden waar ze worden gebruikt om vloeibare teer op te slaan.

Eind oktober werden de 2 al volledig afgewerkte tanks op het ponton Delphine geplaatst. Artes Depret leverde de sleepboot Ivo die samen met een tweede sleepboot de klus klaarde. De volgende dag 's avonds kwamen de tanks veilig aan op de bestemming.

Shortsea Shipping: met bijna 145 miljoen ton (+ 2 miljoen ton / + 1.4%) nieuw record behandelde tonnage in Vlaamse havens in 2015

Het aandeel van het shortsea transport tegenover de globale trafiek in de Vlaamse havens bedroeg 52,80%.

Antwerpen is de absolute motor van de groei van SSS. Er was een sterke stijging t.o.v. 2014 met 4.693.025 ton (+ 4,99%) en dit in alle goederensoorten.



Contact: Willy De Decker
shortsea@shortsea.be - www.shortsea.be - 03 202 05 20

Jo Verellen: Wij komen uit een booming periode. Sinds 2005 hebben wij een enorme expansie gekend in de opslagcapaciteit in Antwerpen en Gent. Als je als overslagbedrijf naast nieuwe productie units ligt, heb je een goede ligging en krijg je automatisch extra business. Er zijn ook reglementeringen die veranderd zijn. Er was

de verplichte voorraad voor petroleumproducten, opgericht in 2007. Dat speelt allemaal mee. Ook wij hebben veel capaciteit bijgebouwd. 2016 kondigt zich aan als een jaar zonder tastbare uitbreiding van capaciteit, maar we zijn bezig met enorm veel uitbreidingsprojecten, ook wereldwijd. De groei zal blijven.

Complexe projecten vragen meer tijd dan sommigen zouden willen

Wat zijn de voornaamste problemen waarmee de panelleden geconfronteerd worden en waarvan de impact mogelijk minder bekend is bij onze lezers?

Ivan De Donder: De kwaliteit van de havenarbeiders moet omhoog. Wij focussen op de optimalisatie van de logistieke keten. Als een schip in Finland vertrekt, beginnen wij reeds te verkopen en is dat voor de helft verkocht tegen aankomst in Antwerpen. Belangrijk daarbij is de betrouwbaarheid van de lossing. Enkele uren vertraging kunnen problemen geven in de rest van de logistieke keten. De betrouwbaarheid en kwaliteit van de lossing zou moeten verbeteren.

Luc Arnouts: Complexe projecten vragen veel tijd in ons land. We rekenen dan ook op meer begrip, ook bij het bedrijfsleven. Wanneer wij bepaalde projecten naar voor schuiven, mag men zich vandaag niet blind staren op een megalomane mentaliteit. We doen dat voor de toekomst. We bouwen voor morgen, niet voor vanmiddag.

Jo Verellen: Wij werken veel met petroleum traders. Die leven van opportuniteiten. Is vandaag de prijs laag? Dan hebben ze vandaag opslagcapaciteit nodig. De markt is vol vandaag. We zouden dus moeten bijbouwen, maar we hebben twee jaar nodig om een milieuvergunning te krijgen om te kunnen starten met bouwen.

Is het verkrijgen van een vergunning een knelpunt?

Daan Schalck: Het verkrijgen op zich misschien niet, maar de periode die nodig is.

Emile-Louis Bertrand: In Luik klaagt men daar ook over. Om iets te realiseren heb je niet alleen tijd nodig, er is ook het probleem dat je als burger zo gemakkelijk een rechtszaak kan instellen tegen een project. Voor 30 euro kan men al naar de Raad van State trekken. Men zou in ons land administratieve rechtbanken moeten hebben, die oordelen of het om een persoonlijk probleem gaat of over een gemeenschapsprobleem. Als het een probleem is dat de gemeenschap treft, kan het naar de Raad van State. Is het een particulier probleem, mag dat het project niet blokkeren.

Ivan De Donder: Wij doen steeds haalbaarheidsstudies en als we denken dat het kan, beginnen we al maar vergunningen aan te vragen, ook al is dit misschien voor niks. We moeten soms een risico nemen. Dat kan toch niet in een internationale omgeving. Je moet toch zekerheid kunnen hebben.

Thierry Vanelslander: In de internationale logistiek is er een enorme schaalvergroting. Je krijgt machtige spelers, verladers, rederijen, havens,... en de kleinere spelers in de keten lopen snel een achterstand op. Vlaanderen is een typisch kmo-land. Kmo's staan onder druk van de grote spelers. De marges zijn strikt. Grotere spelers hebben beter inzicht in hun kostenstructuur. Het rekeningrijden binnenkort vergroot de druk. Belangrijk voor kmo's is om te gaan

netwerken, om zich te organiseren. Zoniet worden ze afhankelijk van grote internationale spelers, die volatiel kunnen zijn.

Jos Marinus: Maar kmo's hebben voordelen: ze zijn flexibel, hebben korte beslissingslijnen,... De oplossing die grote bedrijven vaak nemen, is een lead logistics provider, die een single point of contact is en zelf voor subcontracting zorgt, waar de kmo deel van kan uitmaken. Daar zie ik nog een roeping voor de kmo's. Een groot bedrijf kan nooit overal de beste in zijn.

Francis Rome: Macro-economisch staan we voor onzekere tijden. Tien jaar geleden sprak iedereen over de Bric-landen. Vandaag is dat 'bric-à-brac'. Dat loopt daar niet goed. Als je kijkt wat er in China, Brazilië en Rusland gebeurt, dat gaat een impact hebben op goederenstromen. Daarnaast zijn er de technologische ontwikkelingen waarvan we nog niet goed ingeschat hebben wat ze gaan betekenen voor onze business- en verdienmodellen. Ik denk aan robots, drones, big data, social media,... Kijk in de retail en de banksector, die worden gedreven door technologische ontwikkeling. Een derde element is de tewerkstelling. We gaan andere profielen nodig hebben. Aan de onderkant gaan er enorme tewerkstellingsproblemen zijn. Ofwel ga je moeten herscholen naar een hoger niveau ofwel werkloos worden waarbij robots je plaats innemen. Als je met investeringsdossiers afkomt naar de overheid, en je hebt geen return naar tewerkstelling, wordt het draagvlak maatschappelijk en politiek moeilijker.

Daan Schalck: Transport op zich bestaat niet en wordt als nutteloos ervaren als je dat niet doet ten dienste van anderen. Kmo's moeten meerwaarde zoeken door activiteiten te clusteren. Er loopt momenteel in Gent een experiment rond co-siting, waarbij een aantal kleine chemische bedrijven op één site gaan samenzitten (één parking, één opslagcapaciteit, samen energie aankopen,...) en de Vlaamse regering levert de omgevingsvergunning af.

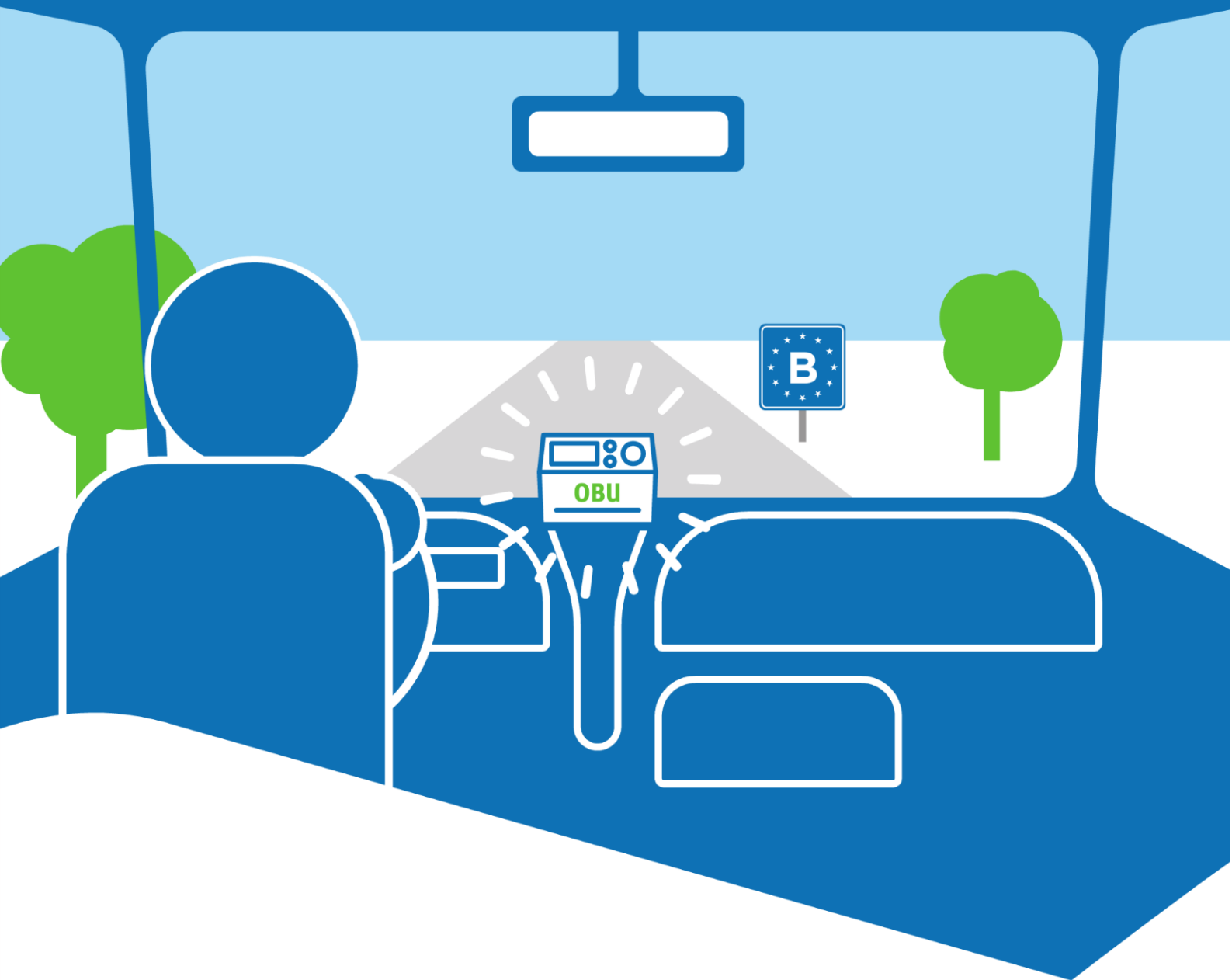
Politieke en handelspartijen drukken de wens uit dat de havens nauwer zouden samenwerken. Hoe zien onze panelleden deze evolutie?

Luc Arnouts: We evolueren naar een groter rijpheid in de discussie. Tot voor enkele jaren werd het irrealistisch beeld van één Vlaamse haven nagejaagd. Het samenwerkingsverband in Chili tussen Zeebrugge en Antwerpen is een voorbeeld van 'voetjes op de grond'. We zijn overeengekomen om te monitoren wat er op containervlak gebeurt en dit te vertalen naar concepten voor de beide havens. We kijken naar concrete dossiers, in welke mate rederijen vatbaar zijn voor concepten als een double call. Die samenwerking zal wel altijd moeten gebaseerd zijn op een win-win. Dat is een gezonde houding. Maar het zijn niet wij als havenbesturen die de markt bepalen. Het zijn de marktspelers en als de markt ons concept niet smaakt,...

Recent zijn politiek inspanningen gedaan om de loonkosten te verlagen. Zijn ze inderdaad gedaald ten opzichte van onze buurlanden? Hoe staan internationale spelers tegenover ons industriebeleid?

Ivan De Donder: Een bedrijf zal maar aanwerven als de conjunctuur goed zit en de nood er is. Wij laten ons niet leiden door korting. We hebben iemand nodig of niet. We werven ook de beste persoon aan. Kunnen we korting krijgen, zoveel te beter, maar het is geen drijfveer. 40% van de totale kosten gaat naar personeel. Dat is veel. Van zulke maatregelen zien wij onmiddellijk de impact.

Vanaf 1 april 2016: kilometerheffing voor vrachtwagens +3,5 t in België.



Bestel nu uw verplichte OBU
op satellic.be

Satellic 



De havens hebben voldoende terreinen om uit te breiden

De meeste havenbedrijven hebben terreinen beschikbaar voor uitbreiding van de activiteiten. Hoe zien zij de verdere uitbouw? Op welke industrietakken wordt primair gefocust?

Daan Schalck: Wij kijken naar drie sectoren, naast onze klassiekers. Specifiek mikken we op cleantech en alles errond. Met de biobrandstoffencluster die in Gent is uitgebouwd hebben we daar een mooie positie verworven. We denken ook aan energie, verwerking van mest, recyclage,... Daarnaast is voor ons belangrijk alles wat logistiek met toegevoegde waarde te maken heeft. De aanwezigheid van miljoenen containers in Antwerpen is voor ons geen bedreiging, maar een zegen. Van het Deurganckdok naar Gent is het 40 km. Ten derde, op kmo-niveau, een cluster van chemiebedrijven, gebaseerd op fijnchemie, zoals emulsies e.d.

Jos Marinus: Is dat in samenspraak met andere havens of is het ieder voor zich?

Jan Allaert: Wij mikken op dezelfde sectoren als Gent, weliswaar wetende dat Gent andere troeven heeft. In Gent kunnen grotere schepen binnen. Bedrijven die grotere volumes nodig hebben, kiezen voor Gent. Voor kleinere volumes, meer met binnenvaart, weegt men ons twee tegen elkaar af.

Daan Schalck: Dat is geen probleem. Dat hangt van je markt af, alsook van de aanvoerstroom. Kleinere volumes uit het Verenigd Koninkrijk komen niet naar Gent, maar blijven in Oostende. Ik heb daarnet niets gezegd over containers, wagens, gasopslag,... Daar zetten Antwerpen en Zeebrugge sterk op in. Ik zou een slechte strateeg zijn wanneer ik dezelfde dingen zou noemen voor Gent. Ik ga uit van onze eigen kracht en troeven.

Luc Arnouts: Qua nieuwe terreinen hebben we er twee, die we door industrie zouden willen ingevuld zien: de Churchill industriële zone, 90 hectare groot, en aan het Delwaide dok waar we na de verhuis van MSC, 160 hectare beschikbaar hebben. We mikken op cluster versterkende activiteiten voor basis- en fijnchemie, alsook op de circulaire economie. Havens kunnen op dit vlak een rol spelen. Ik denk aan het Saoedisch project waarbij afvalstromen worden omgezet in chemische componenten. Havens zijn logistieke knooppunten waar de aanvoer van grondstoffen ideaal is om op middelgrote tot grote schaal te verwerken. Ten derde zijn we bezig met een oefening binnen de havengemeenschap, nl. Visie 2030 (en 2050) waarbij we kijken hoe we de (logistieke) innovatie nog meer kunnen stimuleren. We denken eraan om zones te creëren waar kleinere kmo's zich kunnen vestigen die actief zijn in innovatie.

Thierry Vanelslander: Dat is cruciaal, dat je als haven mee een rol speelt om die innovatiecluster in de logistiek te versterken. We moeten niet proberen te concurreren met China, maar we moeten creatief zijn en dat proberen te vermarkten. Ik denk aan de ontwikkeling van apps voor de logistiek.

Emile-Louis Bertrand: Voor de verdere ontwikkeling van Trilogiport zien we dat de investeringen vooral gelieerd zijn aan groene energie en nieuwe brandstoffen, maar ook aan chemische producten. Apetra is in dit opzicht belangrijk voor ons (Apetra is een NV van publiek recht met sociaal oogmerk, die de strategische olievoorraden voor België beheert, red.). Er zijn nogal wat Apetra-gestuurde projecten. We verwachten ook veel investeringen van kmo's voor de ontwikkeling van logistieke activiteiten in onze regio. Ook innovatie is belangrijk.

BREAKBULK

Sloman Neptun Shipping & Transport GmbH North Africa
 Bremen Overseas Chartering & Shipping GmbH West Africa
 Atlantic Ro-Ro Carriers St. Petersburg US Gulf
 CSAV Car Carriers West Coast South America
 SDW Shipping West Coast South America



Neptumar NV
 Kipdorp 57 - 2000 Antwerpen
 T +32 (0)3 369 08 20
 info@neptumar.be
www.neptumar.be



i-clearing.be

CUSTOMS
BROKERS &
 CONSULTANTS

i-clearing BVBA

Boerendijk 27

B-2180 Ekeren

T +32 (0)3 540 09 50

F +32 (0)3 233 02 18

your liquid customs broker



"YOUR INDEPENDENT SHORT SEA CARRIER"



**MARRICK
MARINE**

Willem Van
 Haechtlaan 61
 2050 Antwerpen
 T 03 231 18 26
 info@marrickmarine.be
www.marrick.co.uk

UW ONAFHANKELIJKE UK SPECIALIST





We moeten meer durven experimenteren

Internationaal wordt gestreefd naar een meer duurzaam beleid. Op welke manier leveren de betrokken partijen hier een concrete bijdrage?

Koen Van den Brande: We kennen een beetje dezelfde mentaliteitsrevolutie als 25 jaar geleden in de kwaliteitszorg. Toen dachten veel mensen dat kwaliteitszorg hen geld zou kosten. Uiteindelijk bleek dat je met een goede kwaliteitszorg kosten bespaarde. Idem dito voor duurzaamheid. Maar de uitdagingen zijn groot. Voor onze sector blijft de vrachtwagen belangrijk. We hebben fijnmazige inzamelroutes nodig. De uitdaging is om de vrachtwagen zo uitgekiend mogelijk in te zetten. We moeten immers niet ophalen wanneer de klant het vraagt, maar wel als de container vol is. En we rijden in de omgekeerde richting dan de meeste leveranciers. Reverse logistics komt echter maar schoorvoetend op gang. En dat blijft moeilijk want de afstanden in Vlaanderen zijn kort. Wij zouden perfect kunnen rijden tijdens de daluren of 's nachts. Daarom experimenteren we volop met elektrische (stille) vrachtwagens.

Ging nachtarbeid niet soepeler worden in de logistieke sector?

Ivan De Donder: Wij hebben een experiment gedaan, waarbij we 's nachts gingen beladen. Maar als goederen bij afwezigheid moeten worden afgezet, b.v. in een portaal, wie is dan verantwoordelijk? Daar is het experiment op gestopt.

Luc Arnouts: Voor 24 uur economie moeten alle leveranciers meewillen. Bij ons op de containerterminals zijn er proeven voor langere openingsuren, maar op dit moment loopt dat nog niet zoals we verhoopten. Als je open bent om 4 uur 's ochtends en er komt niemand.

Thierry Vanelslander: Dat heeft te maken met de machtsverhoudingen in de keten. Grote verladers zullen niet snel kosten maken om langer open te zijn.

Jos Marinus: Met een beetje goede wil, b.v. nachtsluizen, afgesloten ruimtes,... hoe je niet open te zijn.

Thierry Vanelslander: Inderdaad, maar de cultuur is moeilijk te veranderen.

Ivan De Donder: Wat mij stoort, is dat we in België niks proberen.

Daan Schalck: We moeten inderdaad meer durven experimenteren. Kijk naar de drones. We staan met de reglementering vijf jaar achter op de technologie. Waarom geen experiment doen, daaruit leren om dan regelgeving te maken?

Jos Marinus: Hetzelfde met de megatrucks.

Thierry Vanelslander: Een experiment rond stedelijke beleving werd na één klacht van een buurtbewoner stopgezet... We moeten veel meer een kosten/baten analyse maken. Het individueel nadeel weegt vaak niet op en desnoods moet je voor een compensatie zorgen.

Jos Marinus: Nieuwe ontwikkelingen in de haven? Je moet er wel geraken. We rijden ons vast, zeker in Antwerpen.

Thierry Vanelslander: De laatste 20 jaar is het aandeel hinterlandkost, alhoewel dat niet groter is geworden, door de vertragingen enorm gestegen.

Luc Arnouts: Vandaar het belang van onze samenwerking met de Haven van Luik om het inland te consolideren, maar jammer genoeg gaat dat trager dan we verwachtten. De kost van immobiliteit zou toch direct moeten gevoeld worden, ook door de kmo. Het groeit, maar te langzaam.

Jos Marinus: Veel kleinere transportbedrijven, maken geen berekeningen, geen afwegingen.

Luc Arnouts: Wordt het voldoende doorgerekend?

Bij het rekeningrijden mag je de kosten van de minister niet extra aanrekenen.

Daan Schalck: Je mag wel, maar je kan niet.

Thierry Vanelslander: Hoe kan je dat controleren?

Daan Schalck: De sector gaat daarvan afzien.

De sector moet maar creatieve oplossingen vinden, zo vindt de minister.

Daan Schalck: We beschouwen infrastructuur nog altijd als een soort terbeschikkingstelling, die er moet zijn, op alle momenten, in alle capaciteiten. We aanvaarden wel om naargelang de hoeveelheid en surfsnelheid voor internet een prijs te betalen. Voor elektriciteit aanvaarden we dat er een nacht- en weekendtarief is. Voor transport vinden we dat er steeds meer dure infrastructuur moet zijn, maar op bepaalde momenten is die onderbenut.

Emile-Louis Bertrand: Het Albertkanaal moet meer gebruikt worden. Op het kanaal zijn er geen ongelukken zoals op de weg. We hebben de infrastructuur om containers snel per vrachtwagen verder in Europa te distribueren.

Jos Marinus: Het enige voordeel van de kilometerheffing is dat buitenlanders mee gaan betalen voor het gebruik van ons wegennet. Voor de rest is het een platte taks. Het is wel positief dat de ontvangsten gebruikt zullen worden om de weginfrastructuur te verbeteren.

Thierry Vanelslander: Het wordt een ander verhaal wanneer personenwagens ook zullen moeten betalen.

Daan Schalck: Het is een systeem dat ons in de toekomst zou moeten toelaten om slim om te gaan met onze infrastructuur. Als je tijd en plaats afhankelijk zou taxeren, zou het sturend kunnen worden. Dit is een eerste voorzichtige stap, die momenteel geen effect heeft, maar misschien toch in de richting gaat van een sturend systeem.

Interview: Freddy Michiels

Verslag: Nicole Verstrepen

Foto's: Wilfried Deferme