Nieuwsblad Transport
NT

DOSSIER
10
Brasil! Het valt nog niet mee om te scoren in het land van futebol en samba

Klara Paardenkooper over het achterland van R'dam
INTERVIEW 2

Hoe er ooit een einde komt aan vieze sloopschepen
FEATURE 8

Nieuw dc voor farma houdt uw medicijnen koel
DE PRAKTIJK 16

WEEK 24 | 11–17 JUNI 2014 | JAARGANG 27 WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL

APMT ontkent voortrekken Maersk

SCHEEPVAART

APM Terminals ontkent het hanteren van zachtere tarieven voor zusterbedrijf Maersk Line. De terminal operator wordt daar door maritiem analysebureau Alphaliner van beticht. Uit een onderzoek naar de winstmarges van containerterminaloperators is gebleken dat APMT over 2013 met 20,6% de kleinste bruto winstmarges heeft van alle grote terminaloperators. Volgens Alphaliner komt dat onder andere doordat zusterbedrijf Maersk Line, de grootste klant van het bedrijf, lagere tarieven betaalt dan andere gebruikers.

PIRATERIJ GIJZELAARS VRIJ

11 bemanningsleden van het in 2010 gekaapte vrachtschip 'Albedo' zijn na vier jaar gevangenschap vrijgelaten door de piraten. Het schip werd gekaapt voor de kust van Somalië. Er zitten nu geen 'Albedo'-bemanningsleden meer gevangen. Zeven bemanningsleden, onder wie de kapitein, werden in 2012 al vrijgelaten. Vier anderen kwamen om het leven toen het schip vorig jaar zonk. Voor de vrijlating is geen losgeld betaald. Hoewel de Somalische piraterij de afgelopen jaren sterk is gedaald, zitten 38 zeelieden nog steeds gevangen.

Sterke groei koelvervoer in China

REEFERS

De Chinese markt voor de opslag en het vervoer van gekoelde en ingevroren producten zal de komende jaren onstuimig groeien. Marktonderzoeker en consultant Roland Berger denkt aan een jaarlijkse groei van 25%. De reden mag duidelijk zijn. Steeds meer Chinezen willen op de markt en in de winkel verse producten kunnen kopen, om die thuis in de net verworven koelkast tot etenstijd te bewaren. Grote groeiers in koelopslag en -vervoer zijn uiteenlopende agrarische producten, met name vis en fruit. Ook in opmars zijn diepvries, melkproducten en vlees. Maar ook het vervoer van farmaceutica op gecontroleerde temperatuur wordt in China een grote toekomst voorspeld.

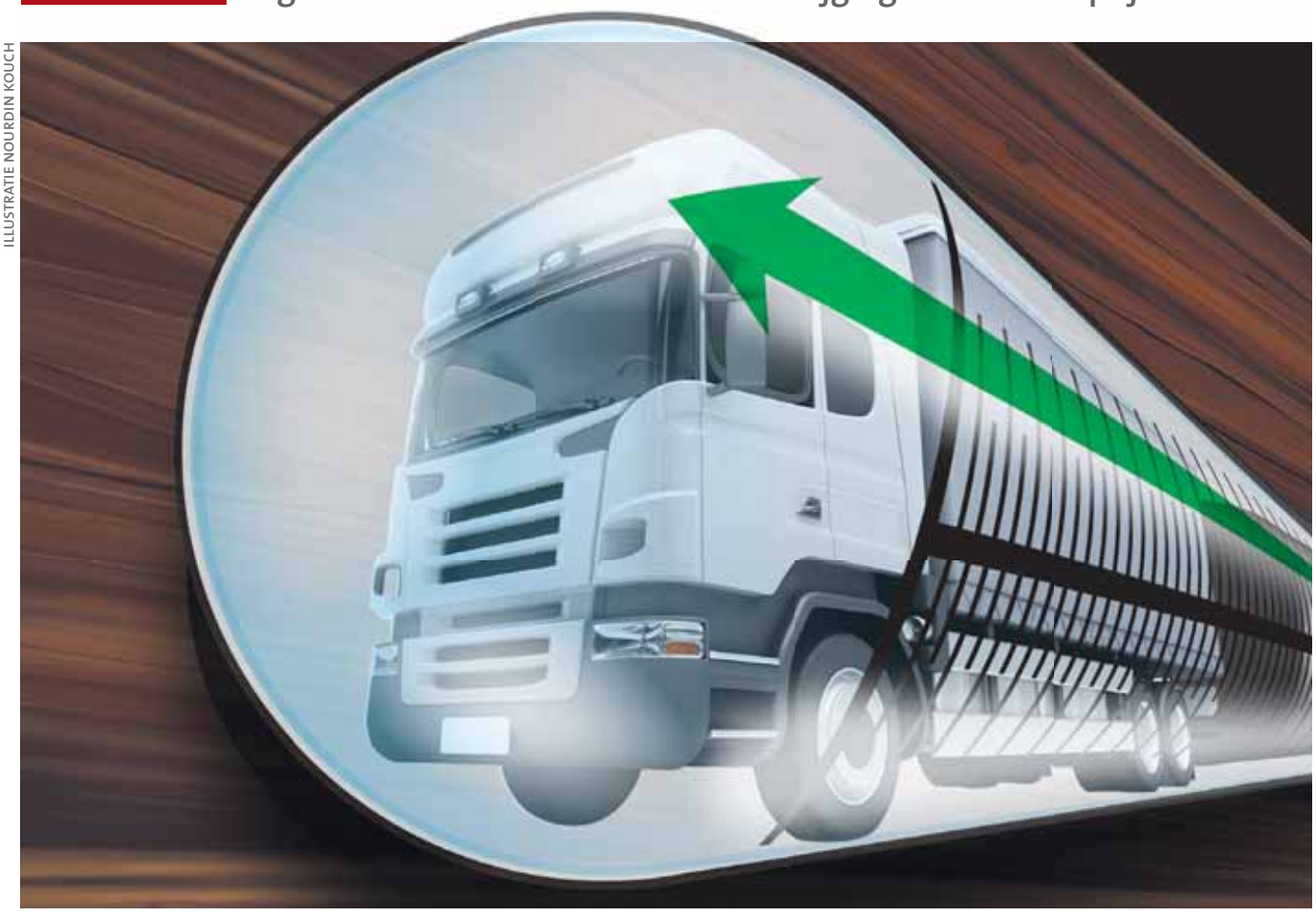
Atlantic Ro-Ro naar Nederland

SCHEEPVAART

Atlantic Ro-Ro Carriers start een nieuwe dienst die Noord-Amerika met Noordwest-Europa verbindt. De vaste havens in Europa worden Rotterdam, Antwerpen en Vlissingen. In de Verenigde Saten worden de vaste havens Houston, New Orleans, Tampa en Baltimore. Atlantic Ro-Ro Carriers heeft een vloot van lo/ro schepen die zowel normale lading als rijdbare lading kunnen vervoeren. De rederij verzorgt al twintig jaar transporten tussen Sint-Petersburg en de Amerikaanse Oost- en Golfkust.

Transportmarkt houdt gunstig vooruitzicht

BAROMETER Logistieke marktkenners zien lichte stijging volumes en prijzen



ILLUSTRATIE NOURDIN KOUCH

De economische vooruitzichten voor de Europese transportsector blijven voor de komende zes maanden gunstig. In delen van de markt is wel een lichte groeivertraging te voorzien.

Dat zeggen de economische onderzoeksinstituten Prognos en ZEW in hun jongste 'transportbarometer', die voor het tweede kwartaal. Deze is gebaseerd op een enquête onder een vaste groep marktkenners.

Voor het Europese wegtransport voorspelt een meerderheid van hen een aanhoudende lichte stijging van de volumes. De 'stemmingsindex' stond al enkele kwartalen op iets meer dan 60 en bleef daar ook in het jongste onderzoek op staan. Het gunstigst zijn de vooruitzichten voor het wegtransport in Duitsland, dat volgens een grote meerderheid blijft groeien.

Voor heel West-Europa wordt nog door ongeveer de helft van de deskundigen volumegroei verwacht, terwijl het aantal van hen dat op een stabilisatie rekent iets toenam tot eveneens bijna de helft. Bijna niemand houdt voorlopig rekening met een daling. Hetzelfde oordeel (het hoogste in drie jaar tijd) velt het panel over de vrachtprijzen in het wegvervoer. De helft voorspelt een gematigde stijging, de meeste anderen voorzien een stabilisatie.

Opmerkelijk is dat voor het wegvervoer van en naar Oost-Europa de panelleden wat somberder zijn geworden. De stemmingsindex staat op ruim 60, dat was een kwartaal eerder nog bijna 70. Voor deze vrachtprijzen voorzien de meeste deskundigen juist weer wel een stijging.

Voor het conventionele spoorvervoer, dus uitgezonderd intermodaal transport, ziet 60% van het panel de komende twee kwartalen geen verandering in ladingvolumes. Eén op de tien houdt voor vervoer van en naar Oost-Europa rekening met een daling. De stemmingsindex voor West-Europa steeg van iets meer dan 50 naar 60.

Maar spoorvervoerders zullen flink moeten onderhandelen met hun klanten om de tarieven omhoog te krijgen. De stemmingsindex voor de vrachtprijzen op het spoor is onder de 60 gedaald.

De binnenvaart mag uitgaan van een gestage volumegroei, in dit geval juist wel ook in het Oost-Europavervoer. De stemmingsindices voor zowel volumes als tarieven stegen naar ongeveer 60. Het perspectief voor de tariefontwikkeling is de laatste drie jaar niet meer zo gunstig geweest, schrijven de onderzoekers.

De volumes in het intra-Europese luchtvrachtvervoer zullen onder druk komen te staan, evenals de tarieven. Nog steeds is het overwegende oordeel over deze modaliteit positief, maar minder dan bij voorgaande onderzoeken. Dat geldt weer niet voor zeevracht, waarvoor 60% van het panel niet alleen volumegroei voorziet, maar ook flink aantrekkende tarieven.

Dat het momenteel wat beter gaat blijkt ook uit de Transportindex van deze krant, die precies drie jaar geleden voor het eerst werd opgesteld. Een terugblik wijst uit dat zeker het wegvervoer en de binnenvaart één van de beste periodes uit deze drie jaar doormaken.

FOLKERT NICOLAI

▶ ZIE OOK PAGINA 6 & 7

COMMENTAAR

Les voor de lijnvaart

In navolging van de Amerikaanse maritieme toezichthouder FMC heeft de Europese Commissie deze week 'groen licht' gegeven aan de P3-alliantie. Het Deense Maersk Line, het Zwitserse MSC en het Franse CMA CGM kunnen aan de slag met het opzetten van hun 'ship sharing agreement'.

Zeker omdat vorige week via de Amerikaanse zakenkrant *Wall Street Journal* uitlekte dat de Chinese autoriteiten mogelijke deze maand nog toestemming verlenen aan de samenwerking, lijkt de drie Europese rederijen niets meer in de weg te staan om op de belangrijkste handelsroutes tussen oost en west ladingen te combineren.

Voor de overige rederijen is de goedkeuring van de verschillende autoriteiten een belangrijke les. Gevangen in hun vaak gevoelige eigendomsstructuren, houden zij ieder initiatief tot samenwerking tegen. Zestien van de 21 grootste containervervoerders zijn in handen van een familie of een staat, of een puissant rijke familie of de staat heeft een controlerend aandeel in handen.

De goedkeuring van de FMC, de Europese Commissie en hoogstwaarschijnlijk de Chinese maritieme autoriteiten laat zien dat het heel goed mogelijk is om vrijages aan te gaan met andere carriers zonder de eigendomsstructuur aan te tasten. Dat is namelijk wat Maersk, MSC en CMA CGM ook doen. De drie blijven concurrenten van elkaar, houden hun eigen marketing en verkoopafdelingen. Zij behouden zelfs ieder een eigen strategie. Zo volgen de Zwitsers en de Fransen een uitgebreid investeringsprogramma om capaciteit toe te voegen aan hun vloot, terwijl Maersk alleen nog investeert in capaciteit als er aan de onderkant capaciteit wordt geschrapt. MSC zal als enige van de drie partners nog steeds geen financiële resultaten boeken. Kortom: de P3-partners blijven onafhankelijke identiteiten die alleen vracht combineren.

Familie- en staatsrederijen kunnen met P3 en zelfs G6-plannen van Hapag-Lloyd, APL, Hyundai Merchant Marine, MOL, NYK en OOCL op de trans-Atlantische route de schroom voor samenwerking van zich afwerpen. Als de lijnvaartsector gezond wil blijven, is verregaande samenwerking namelijk noodzakelijk. Te veel spelers opereren op het wereldtoneel met als gevolg een enorme overcapaciteit en lage vrachttarieven. Voor kleine rederijen die moeilijk een niche weten te vinden, is er in zo'n markt geen plaats meer.

Nu al zuchten velen van hen onder een enorme schuldenlast, zoals Hanjin Shipping en het Israëlische Zim. Zonder samenwerking rest deze rederijen slechts een wegkwijnend bestaan in de armen van hun schuldeisers. Alliantievorming met overige carriers is een mooi middel om uit deze vicieuze cirkel te ontsnappen.

Dat vervolgens verladers grote moeite hebben met de komst van mega-allianties als P3, moet maar even voor lief worden genomen. Met wat pas op de plaats en een beetje realiteitszin zouden zij als klanten ook moeten weten dat zij meer baat hebben bij een gezonde lijnvaartsector. Alliantievorming zoals die nu plaatsvindt waarborgt de onderlinge concurrentie beter dan een grote shake-out onder carriers, waarbij alleen de grote rederijen overblijven. Het is verder aan de toezichthouders om op te treden als de allianties hun marktmacht misbruiken.

GERT VAN HARSKAMP
gert.van.harskamp@nieuwsbladtransport.nl

KLARA PAARDENKOOPER-SÜLI

'Nederland heeft niet van Betuweroute geprofiteerd'

Het achterland van de Rotterdamse haven is in de afgelopen dertig jaar niet gegroeid, maar juist gekrompen. Tot die vaststelling komt bedrijfshistorica Klara Paardenkooper-Süli in een onderzoek waarop zij deze week hoopt te promoveren.

U heeft nogal wat losgemaakt.
Ja, ongelofelijk. Ik ben door wel zeventien verschillende media benaderd. Ik heb begrepen dat ook Havenbedrijf Rotterdam zeer geïnteresseerd is in de resultaten en mijn proefschrift heeft opgevraagd.

Vanwaar uw onderzoek?
Dat is wel een grappig verhaal. Ik werkte in 2009 op de Technische Universiteit Delft toen daar een onderzoeksvraag binnenkwam over de integratie van transportketens. Die zou veel minder ver gevorderd zijn dan vaak gedacht wordt. Ik kon dat moeilijk geloven, maar het fascineerde me enorm en daarom ben ik er in gedoken, specifiek in de containersector. Het werd me al heel snel duidelijk dat de opkomst van de container in de jaren '60 tegelijkertijd voor een oplossing als voor een probleem zorgde omdat de standaard infrastructuur helemaal niet geschikt was voor de container.

Kunt u daar voorbeelden van geven?
In de beginjaren werden soms letterlijk containers met plankjes aan spoorwagons vastgespijkerd omdat het materieel totaal niet op elkaar aansloot. En dat is nog steeds vaak het geval. Containers worden vaak op wagons geladen die daar eigenlijk niet voor geschikt zijn. Containertreinen worden daardoor vaak niet optimaal beladen. In de praktijk valt de standaardisering in het containervervoer gewoon enorm tegen.

Wat heeft dat met de positie van Rotterdam te maken?
Gaandeweg mijn onderzoek kwam ik erachter dat Rotterdam op verder weg gelegen bestemmingen in het achterland, zoals Noord-Italië, Zuid-Duitsland en Oost-Europa, veel terrein had verloren. Ik ben grote hoeveelheden data gaan analyseren. Dat was een enorme klus, omdat het bar slecht is gesteld met de containerstatistieken. In Nederland zijn pas vanaf 1997 goede statistieken beschikbaar en in Duitsland pas vanaf 2004. Door allerlei andere bronnen te raadplegen en te combineren is het toch gelukt om een goede vergelijking te maken tussen de periodes '85/'87 en 2004/'10. Daar kwam tot mijn grote verbazing uit naar voren dat de relatie met Duisburg veel groter is geworden ten koste van andere gebieden.

Kunt u dat kwantificeren?
Vroeger werden veel maritieme containers voor Noord-Italië via Rotterdam aangevoerd, omdat er veel problemen met vakbonden en georganiseerde misdaad waren in de Italiaanse havens. Die problemen zijn opgelost en daardoor gaan de containers nu via Genua naar Noord-Italië. Het vervoer vanuit Rotterdam is totaal weggevallen. Bijna alle lading die nu op die verbinding wordt vervoerd, is continentale lading.
Verder blijkt heel duidelijk dat de Duitse havens in het achterlandvervoer naar Oost- en Centraal-Europa een veel grotere vinger in de pap hebben dan Rotterdam. Op Oost-Europa is hun aandeel dertig keer zo groot en op Zuid-Duitsland zelfs bijna 150 keer. Zelfs op Duisburg is het aandeel van de Duitse havens groter.

Wat is volgens u de belangrijkste reden?
De gebrekkige spoorverbinding van Rotterdam met het achterland. Voor veel bestemmingen is spoor de beste modaliteit en op dat punt zijn de Duitse havens sterk in het voordeel. Nederland heeft een enorme investering gedaan in de Betuweroute, maar heeft daarvan nauwelijks geprofiteerd omdat de aansluiting op het Duitse net niet goed is. Daardoor kan Rotterdam dat achterland niet veroveren.

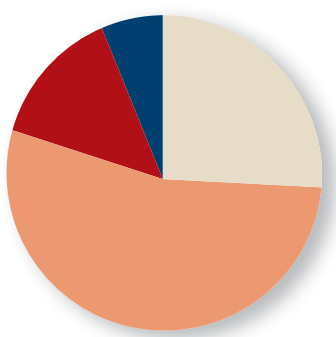
U stelt dat de Duitse havenlobby daar een belangrijke rol in heeft gespeeld.
Ja, natuurlijk. We weten dat de Duitse havens een sterke lobby hebben gevoerd en dat dat de besluitvorming heeft beïnvloed. Ook Deutsche Bahn heeft daar een rol in gespeeld. Dat wilde ook het liefst zo veel mogelijk via de Duitse havens vervoeren. Ik kan dat inderdaad niet hard maken, maar het is zo klaar als een klontje dat het zo is gegaan.

Wat moet Rotterdam doen?
Het is de vraag of het wel zo verstandig is van Rotterdam om zich zo op Duisburg te concentreren. Veel lading, populair gezegd de Aziatische rotzooi, gaat vanuit Duisburg naar distributiecentra in Oost-Europa. Het is maar de vraag of dat zo blijft, dat kan zo maar verschuiven. Misschien is het verstandiger om je op de Duitse industrie te richten. Vergeet niet dat de Duitse economie nog steeds de motor van Europa is. In Duitsland wordt nog steeds heel veel geproduceerd en dat brengt enorme goederenstromen met zich mee.

ROB MACKOR

POLL

Op www.nieuwsbladtransport.nl stemden **278** mensen op de stelling van **4 JUNI**



Moet er een derde onderzoek komen naar dieselaccijns?

- **54 %** Ja, met een doorslaggevend resultaat
- **14 %** Onzin, Bovag had huiswerk beter moeten doen
- **26 %** Onzin, twee onderzoeken zijn wel genoeg
- **6 %** Anders

NIEUWE POLL: Proefschrift: het achterland van Rotterdam krimpt

Reageer ook! **WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL/POLL**

NTC
Cleaning / Repair / Sales
[T] 010-4162172
[F] 010-2160916
[E] botlek@ntcbv.nl
[W] www.ntcbv.nl
depots: Moerdijk & Botlek

‘Loodsplicht kan soepeler’

VOORSTEL Minister Schultz wil aantal vrijstellingen uitbreiden

Minister Schultz (I en M) wil de loodsplicht voor zeeschepen in Nederlandse havens versoepelen. Ze wil die vanaf 2017 alleen nog opleggen ‘wanneer het nodig is’.

FOTO BEELDBANK RWS

Met name voor de haven van Rotterdam zou Schultz meer ontheffingen willen uitdelen.

De bewindsvrouw schrijft dit in een brief aan de Tweede Kamer. Schultz wil ‘onnodige loodsplicht en kosten voor de scheepvaart voorkomen en eventuele veiligheidsrisico’s wegnemen’. Volgens haar is het door ontwikkelingen op het gebied van precisienavigatie en scheepsbouw tijd om de voorschriften onder de loep te nemen. Dat is eerder gebeurd in 1988, 1995 en 2002. Toen is de loodsplicht ook versoepeld.

Volgens Schultz is er de afgelopen jaren bovendien ‘een complex en weinig samenhangend ontheffingsstelsel’ ontstaan, onder meer doordat de verschillende havens verschillende voorwaarden stellen. Zo zijn in Rotterdam schepen tot 75 meter lengte vrijgesteld, op de Schelde schepen tot 80 meter en in Delfzijl en Eemshaven schepen tot 95 meter.

Uit het voorstel valt op te maken dat er met name voor de haven van Rotterdam een forse uitbreiding van het aantal ontheffingen in de maak is. Nu al kunnen schepen die over een ‘Pilot Exemption Certificate (PEC) beschikken de haven zonder loods in- en uitvaren. In dat geval moeten het schip en de gezagvoerder daar toestemming voor hebben. De minister wil bekijken of dat PEC-systeem uitgebreid kan worden. Nu geldt dat vooral voor kleine schepen en schepen die zeer regelmatig een bepaalde haven aandoen, zoals ferryschepen.

LNG-schepen

Minister Schultz gaat verder onderzoeken of ook de LNG-bunkerschepen die de komende jaren in de vaart worden genomen, vrijgesteld kunnen worden. De wetgeving voor het vervoer van LNG sluit nu iedere mogelijkheid voor ontheffing nog uit. Schultz schrijft echter dat het voor de veiligheid niet noodzakelijk lijkt om deze schepen altijd te verplichten met een loods te varen, omdat ze hoofdzakelijk binnen het havengebied actief zullen zijn.

Volgens Schultz kan het effect van ruimere vrijstellingen van groot belang zijn voor schepen, waarvoor de loodskosten relatief zwaar wegen. Toch zou het effect op het totaal aantal beloodsingen beperkt zijn. Veel kapiteins nemen, ook als dat niet verplicht is, vrijwillig een loods, schrijft ze.

Deze voorstellen zullen de komende tijd verder worden uitgewerkt. Volgens Schultz rust die uitwerking ‘met name op de schouders van de rijkshavenmeesters’, die daarover met alle betrokken partijen in overleg moet gaan. Ze heeft zelf al overleg gevoerd met het Loodswezen, de redersvereniging KVNR en de cargadoorsvereniging VNC. Ze wil het wetsvoorstel in de eerste helft van volgend jaar naar de Tweede Kamer sturen. Schultz voerde deze week overleg over de kwestie met de Tweede Kamer. De uitkomst daarvan was bij het ter perse gaan van deze editie nog niet bekend.

> ‘We zijn verheugd dat de minister naar geluiden uit de markt luistert.’

Positief

Voorman Albert Thissen van de cargadoorsvereniging VNC is positief over het plan van Schultz. ‘We hebben in het vooroverleg voor verruiming van de loodsplicht gepleit en zijn verheugd dat de minister naar geluiden uit de markt luistert. Wij denken dat dat vooral van belang is voor de shortsea- en feederingsector en dat een versoepeling tot lagere havenkosten kan leiden en dus tot een versterking van de concurrentiepositie van de Nederlandse havens.’

ROB MACKOR

WEGVERVOER

‘Inkoop van transport moet snel en makkelijk’

Het Limburgse bedrijf Send n Deliver is begonnen met een nieuwe digitale vrachtbeurs om opdrachtgevers en transporteurs bij elkaar te brengen.

‘Sendndeliver.com biedt de klant toegang tot meerdere transporteurs en ontlast daarbij de klant van langdurig zoeken, bellen en vergelijken’, claimt directeur Helen Boomsluiter van de nieuwe digitale vrachtbemiddelaar.

De website is vooral ‘een ideale oplossing voor de gebruiker met onregelmatig zendingen door geheel Europa’, voegt zij er aan toe.

Boomsluiter heeft een achtergrond in de logistiek bij een klein expeditiebedrijf in Venlo, waarvan zij de naam niet wil onthullen. Het bedrijf ging failliet, maar met de ervaring die zij heeft opgedaan is zij begonnen met de ‘laagdrempelige’ vrachtbeurs.

Per land of regio hebben de verladers de keuze tussen zeker drie vervoerders. In de Benelux zijn dat partners Wim Bosman (Mainfreight), Logitrex, VWI en Schavemakers.

Sendndeliver.com vraagt voor het gebruik van de digitale vrachtbeurs geen bijdrage van de opdrachtgevers. ‘Dat is gratis.’ Zij wordt voor haar diensten betaald door de vervoerders, die een bepaalde commissie voor elke bemiddelde opdracht overmaken. De klant betaalt wel rechtstreeks aan Sendndeliver.com via iDeal, Paypal of achteraf. | JOHN VERSLEIJEN

LIJNVAART

Stiptheid van lijnvaart in april toegenomen

De betrouwbaarheid van de grote rederijen in de lijnvaart is in april voor de tweede opeenvolgende maand toegenomen.

73,6% van de schepen voer in april op tijd. In maart was dat nog 72,3% en in februari 68,4%.

Dat blijkt uit de meest recente analyse van maritiem advies- en onderzoeksbureau SeaIntel. SeaIntel voegt daar wel aan toe dat de betrouwbaarheid nog steeds ver onder het niveau van vorig jaar ligt. In april 2013 voer 82,1% van de schepen volgens vaarschema.

De betrouwbaarheid verschilt enorm per regio en handelsroute. Zo zijn de prestaties van rederijen op de belangrijkste oost-westroutes allemaal verbeterd. Desalniettemin is de route Azië-Middellandse Zee de enige oost-westroute die beter presteert dan vorig jaar.

Herschikken

SeaIntel benadrukt in de analyse dat rederijen waarschijnlijk niet het prestatieniveau van vorig jaar gaan halen. Veel carriers zijn op dit moment immers bezig hun diensten te herschikken.

Maersk Line was in april de best presterende rederij. De Denen worden op de voet gevolgd door Hamburg Süd en het Chileense CSAV, dat onlangs is samengegaan met het Duitse Hapag-Lloyd. Alle drie halen een betrouwbaarheidspercentage van meer dan 80. | GERT VAN HARSKAMP

KORT

Veel orders grote schepen verwacht

SCHEEPVAART

In het najaar worden er veel supergrote containerschepen van 18.000 teu besteld. Scheepsmakelaars verwachten een groot aantal nieuwbouworders in het derde kwartaal, omdat de G6-alliantie met de huidige schaalgrootte niet

in staat is te concurreren met P3, dat vanaf dit najaar operationeel is. G6-partner Hapag-Lloyd was eerder dit jaar de eerste die sprak over de noodzaak om grotere schepen te kopen.

Twee kandidaten voor aanleg energie-atollen

WINDENERGIE

Haveninvesteerder Rent-A-Port en de haven van Zeebrugge dingen samen mee naar een domeinconcessie voor de aanleg van twee energie-atollen voor de Vlaamse kust. Ze moeten energie van windturbines in het Belgische deel van de Noordzee opslaan op momenten dat de productie van elektriciteit de vraag overstijgt, om die energie weer vrij te geven wanneer er meer vraag is dan aanbod.

Koning naar Poolse spoorterminal

SPOORVERVOER

Koning Willem-Alexander en koningin Máxima brengen tijdens hun staatsbezoek aan Polen op 25 juni een bezoek aan de CLIP-spoorterminal in Poznan. De terminal is met Rotterdam verbonden via een treinshuttle van ERS

Railways, waarvan de frequentie binnenkort van vijf naar zes maal per week wordt opgevoerd. De capaciteit van de terminal van nu ongeveer 15.000 teu per jaar wordt binnenkort verdubbeld.

Albert Heijn wil snel nieuwe cao chauffeurs

WEGVERVOER

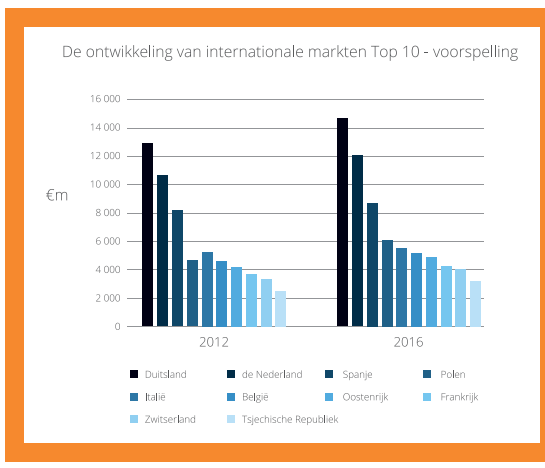
Albert Heijn gaat er bij de werkgevers in de transport en logistiek op aandringen om snel met een oplossing te komen voor hun nieuwe cao. Het supermarktconcern zegt best bereid te zijn om met transporteurs te praten over het doorberekenen van een hogere kostprijs, maar dan moet er wel eerst een cao worden afgesloten. Onderhandelingen over een nieuwe cao liepen eerder dit jaar stuk.

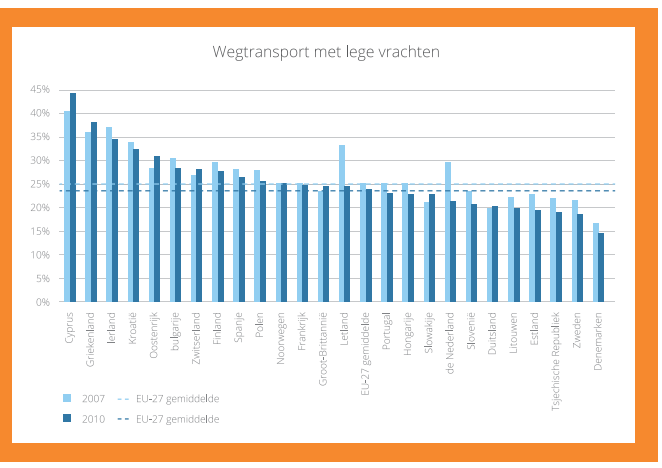
ZIJN TRANSPORTBEURZEN DE TOEKOMST VAN VERVOER - EXPEDITIE - LOGISTIEK?

De transportbeurzen hebben het profiel van de sector Europees Vervoer - Expeditie - Logistiek binnen een paar jaar veranderd. In deze tijd hebben veel bedrijven in Vervoer - Expeditie - Logistiek deze tot hoofdbron van opdrachten gemaakt en hun business model gemoderniseerd. Zijn deze veranderingen gunstig?

De populariteit van de vrachtbeurzen is steeds groter. Dit blijkt vooral uit het feit dat de gebruikers makkelijk contacten opnemen met duizenden klanten uit heel Europa.

Als we op de statistieken afgaan, groeit deze markt sinds 2010 continu op internationaal niveau. Nog meer: volgens prognoses van Transport Intelligence zal deze tot 2016 met 3,8% groeien en maken bedrijven in de Vervoer -Expeditie - Logistiek sector een dynamische ontwikkeling door. In deze context kunnen we de positieve afhankelijkheid aannemen tussen het groeiende aantal bedrijven die van transportbeurzen gebruik maken en de ontwikkeling van de transportmarkt, aldus Paweł Tronina, Western Europe Key Account Team Manager bij Trans.eu BVBA.





VOORDELEN UIT DE TRANSPORTBEURS

De internationale opdrachten zijn verbonden met hogere tarieven. Daarom maken de vervoerders graag gebruik daarvan. Tot nu toe waren talrijke barrières het probleem: onder andere vreemde talen, werk uit een ander land, moeilijkheden bij het uitzoeken van opdrachten. Dankzij de operateurs van de beurzen en de transportplatformen krijgt de ondernemer complexe ondersteuning en kan hij makkelijk een lading of voertuig vinden, en - wat zeer belangrijk is - de betrouwbaarheid van de klant controleren. Het sluiten van de opdracht en de uitwisseling van documenten verloopt sneller en makkelijker.

Het kenmerk van de beurs zijn de variabele bronnen van transportopdrachten. Vroeger maakten de bedrijven gebruik van langjarige relaties. Dat heeft natuulijk zijn voordelen, omdat de partner bekend was en daardoor betrouwbaar, maar heel vaak ook duurder en dit heeft geen oplossing aangeboden voor lege ritten. Het grote aantal van offertes, door veel bedrijven, maakt de beste keuze makkelijk, ook wat de prijs betreft, en het reduceert het probleem van de lege aanhanger op de terugrit.

Natuurlijk zijn relaties op lange termijn goed, maar als je geld wil verdienen moet je kijken of de offerte van de partner economisch is. Dan is de beurs heel praktisch en maakt deze de onderhandelingen mogelijk. Tegelijk is verificatie van de partner mogelijk door opinies en commentaren. En als het nodig is, kan men snel contact opnemen met een andere vervoerder of spediteur, zegt Paweł Tronina, Western Europe Key Account Team Manager bij Trans.eu BVBA.

Van de mogelijkheden van transportbeurzen profiteren in het bijzonder kleine en middelgrote ondernemingen. Dankzij de toegankelijkheid van offertes kunnen ze ook met grote bedrijven concurreren. Door positieve opinies of certificaten toegekend door operateurs kunnen ze hun merk opbouwen en hun kwaliteit bevestigen.

GROTERE CONCURRENTIE

De populariteit van de vrachtbeurzen heeft de concurrentie in het transportsector verhoogd. Het grotere aantal van actieve bedrijven heeft invloed op de prijzen per 1 kilometer, in het bijzonder in het binnenlands transport. Maar in macro-economisch perspectief is dat wel positief, legt Paweł Tronina uit, Western Europe Key Account Team Manager bij Trans.eu BVBA.

Dit wordt door besparingen in verband met de reductie van lege ritten gecompenseerd. De prognose voor deze sector zegt dat deze in 2016 10% groter zal zijn in vergelijking met 2012.

Als we de gevolgen van de populariteit van transportbeurzen in aanmerking nemen, dan moeten we constateren dat hun invloed op Vervoer -Expeditie - Logistiek sector groot is. Dit betreft vooral de grotere veiligheid, optimalisatie van lasten, activering van kleinere bedrijven en makkelijkere internationale contacten. Elke verandering brengt problemen en angst met zich mee, maar de voordelen vormen een goede motivatie om deze problemen te overwinnen.

TRANS.EU
ROAD TRANSPORT SYSTEM

www.trans.eu +32 (0) 3 658 26 80 info@trans.eu

EXPORTEREN DOE JE ZO

HET **COMPLETE HANDBOEK** VOOR DE STARTENDE EN ERVAREN EXPORTEUR

Exporteren is een boeiende en spannende onderneming, waar veel bij komt kijken. Het handboek **EXPORTEREN DOE JE ZO** geeft een volledig beeld van alle praktische zaken en overwegingen die komen kijken bij succesvol exporteren. Het boek bestaat uit 5 delen: marketing en positionering, transacties en aansprakelijkheid, orderbehandeling en reglementen, levering en modaliteiten en verzekering, documentatie en opslag.

Auteurs: Piet Roos (Incoterms-troubleshooter en Fenedex-docent) en Klaas Knies (exportmanager en Fenedex-docent).

€ 32,50

304 pagina's
ISBN 9789490415105

BESTEL NU www.exporterendoejezo.nl

Barnhoorn slijt rozenreus

BLOEMENLOGISTIEK Grootste rozenverlader van de wereld komt in Amerikaanse handen

Afriflora, de rozenmultinational van de familie Barnhoorn, komt grotendeels in Amerikaanse handen terecht. De logistiek, Flowerport, was al verkocht aan expediteur Kuehne+Nagel.

BEELDBEWERKING EDWARD OUWERKERK

Barnhoorn laat de rozen grotendeels door Ethiopian Airways via Luik naar Aalsmeer en de rest van Europa vervoeren.

De Amerikaanse investeerder KKR zou volgens bronnen in de VS rond de 200 miljoen dollar (147 miljoen euro) voor het meerderheidsbelang in Afriflora, het oude Sher Holland, hebben neergeteld.
Familienestor Gerrit Barnhoorn (67) trekt zich terug uit het bedrijf. De dagelijkse leiding van de holding komt geheel in handen van zijn zoons Peter en John.
KKR, dat eerder de Nederlandse afvalverwerker Van Gansewinkel inlijfde, wil zich inkopen in groeimarkten in Afrika. De mondiale rozenteelt, die min of meer door toedoen van de familie Barnhoorn de laatste twintig jaar is verplaatst van Nederland naar Kenia en Ethiopië, past in die strategie van de Amerikanen.
Afriflora is goed voor 730 miljoen rozen op jaarbasis en behaalde vorig jaar een omzet van 81 miljoen euro. De winst lag in 2013 op 17 miljoen.
Barnhoorn stond ook aan de wieg van het grootschalig luchttransport van bloemen uit het oostelijk deel van Afrika naar Schiphol. Hij haalde Martinair Cargo naar Kenia toen hij daar begin jaren negentig van de vorige eeuw begon met het opzetten van grote rozenfarms in de provincie Naivasha. Het was al gauw een haat-liefdeverhouding toen Martinair als grote aanbieder van vrachtcapaciteit zijn dominante marktpositie ging uitspelen en de vrachtprijzen opschroefde. Andere spelers, zoals Cargolux, Lufthansa, Emirates en recent Saudia Cargo, volgden al snel. Zelf hield Barnhoorn het in 2005 in Kenia voor gezien. De immense kasarealen verkocht hij aan het Indiase Karuturi om een geheel nieuw rozenimperium in buurland Ethiopië op te bouwen. Nu is het Afrikaanse land in de hoorn van Afrika na Kenia de tweede producent van rozen in de wereld. Afriflora is goed voor ruim 300 hectare aan kassen voor de eigen productie van snijrozen in Ethiopië en heeft 10.000 medewerkers in dienst. Daarnaast wordt 140 hectare verhuurd aan Nederlandse rozentelers. Het bedrijf wil de komende jaren nog eens 200 hectare aan kassen aan de eigen productie toevoegen. Voor deze expansie, waarbij het bedrijf straks werk biedt aan 15.000 Ethiopiërs, zocht de familie ook nieuwe investeerders.
De Barnhoorns hebben zich twee jaar geleden al grotendeels teruggetrokken uit de logistiek rond het bloementransport.

> Het was Gerrit Barnhoorn die Martinair op het idee bracht rozen te gaan vliegen.

Luik

De dochter Flowerport kwam in 2012 in handen van Kuehne+Nagel, dat met de eerdere overname van J. van de Put een groot deel van de bloemenimport op Schiphol controleert. Barnhoorn is verder de grote klant van Ethiopian Airways, dat dagelijks de rozen met freighters naar de luchthaven van Luik afvoert. Voor de verdere distributie naar Aalsmeer en de rest van Europa zorgen dagelijks dertig vrachtwagens.

JOHN VERSLEIJEN

KORT

Europese trailermarkt herstelt langzaam

WEGVERVOER

De Europese trailermarkt is aan een duidelijk herstel begonnen. Het aantal inschrijvingen zou dit jaar met 10% kunnen stijgen. Dit blijkt uit een marktstudie van Clear International. Het herstel is

het best zichtbaar in België, Frankrijk en Duitsland, waar het aantal registraties weer ongeveer op het niveau van voor de recessie uitkomt.

Safmarine: nieuwe West-Afrika diensten

SCHEEPVAART

Safmarine heeft twee nieuwe diensten opgezet tussen Europa en West-Afrika. De Energy-dienst is een geheel nieuwe lijn en de Industry-dienst is een samenvoeging van de eerdere ACE en OPEX diensten. De Energy-dienst heeft een frequentie van elke achttien dagen en doet de havens van Aberdeen, Antwerpen en Portugal aan voodat het schip oversteekt naar Afrika (Nigeria en Angola). Volgens Safmarine zorgt deze dienst voor kortere transittijden.

Eerste LNG aangedreven ijsbreker in de maak

SCHEEPVAART

's Werelds eerste LNG-aangedreven ijsbreker is in de maak. De ijsbreker wordt gebouwd voor de Finnish Transport Agency. Als het schip klaar is kan het een kanaal van 25 meter breed vrijvaren bij een ijsdikte van 1,2 meter en een vaart van zes knopen. De maximale ijsdikte die het schip kan openbreken is 1,6 meter. Het schip wordt eind 2015 opgeleverd.

LIJNVAART

Maersk Line lobbyt actief voor de aanleg van het Nicaraguakanaal

Maersk Line gaat zich inzetten voor de aanleg van het Nicaraguakanaal.

De Deense containercarrier wil de komst van het alternatief voor het Panamakanaal actief ondersteunen, omdat het Panamakanaal ook na de verbreding in 2016 niet aan de wensen van de rederij voldoet.
De komst van het Nicaraguakanaal stuit op veel weerstand, vooral van de regering in Panama. Maar ook milieuorganisaties zien niets in het kolossale bouwproject. Het kanaal moet het Meer van Nicaragua kruisen en dat is een van de grootste schaarse zoetwaterreservoirs in de regio. Daarnaast twijfelen velen aan de financiële haalbaarheid van de aanleg van het kanaal, dat drie keer zo lang moet worden als het Panamakanaal.
Volgens Maersk is het Nicaraguakanaal een goed alternatief voor het Panamakanaal. Het Nicaraguakanaal biedt wel toegang voor Triple-E schepen van Maersk. Het Panamakanaal is ook na de verbreding niet toegankelijk voor de 18.000 teu grote containerschepen. Een Triple-E schip is vierhonderd meter lang, terwijl de maximale lengte van een schip dat door het Panamakanaal vaart, 336 meter is.
Voor Keith Svendsen, managing director van Maersk Line, speelt niet alleen de toegankelijkheid een rol. Varen via Nicaragua bespaart ook nog eens veel tijd op de route van het oosten naar het westen van de Verenigde Staten, betoogt hij. 'De reis van New York naar Los Angeles wordt achthonderd kilometer korter.'
Schattingen op basis van het prijspeil van 2014 zeggen dat de aanleg ongeveer 40 miljard dollar zou kosten. De Chinese zakenman Wang Jing zou met behulp van tientallen Chinese staatbedrijven een concessie van vijftig jaar voor het kanaal krijgen.
Op dit moment worden er allerlei haalbaarheidsstudies gedaan. Onderzoeksbureau McKinsey bestudeert de financiële haalbaarheid van het immense bouwproject. Inmiddels is er al een miljard dollar uitgegeven aan onderzoeken. Het laatste haalbaarheidsrapport wordt naar verwachting begin juli gepresenteerd. | GERT VAN HARSKAMP

WEKELIJKS EX EEMSHAVEN (GR.)

Westkust Noorwegen o.a.
Oslo – Bergen – Trondheim – Kirkenes

- fcl/lcl/rc/br/cv
- vaste afvaarten
- snelle transittijden
- betrouwbare services

SEALANE
BOEKINGSAGENT VOOR
NOR LINES
T (0596) 63 38 88 – info@sealane.nl – www.sealane.nl
Coldstorage | Warehousing | Stevedoring | Forwarding | Agency

LUCHTVRACHT

Nieuw instrument wijst de weg in prijzenjungle

Een groep van luchtvrachtveteranen rond de Zwitserse oud-directeur Robert Frei van Panalpina brengt de mondiale luchtvrachtindex TAC op de markt.

Het initiatief is vergelijkbaar met de bestaande Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) voor de zeevracht, zeggen de initiatiefnemers. De luchtvrachtindex moet de verladers meer transparantie geven in het huidige ondoorzichtige oerwoud van tarieven en toeslagen in de luchtvrachtindustrie.
Aan de index is achttien maanden gewerkt door experts, waarbij gewicht- en volumedata in de luchtvrachtmarkt zo zijn gecombineerd dat er voor de verladers overzichtelijke eenheidsprijzen per bestemming digitaal worden samengesteld. Daarmee hebben de verladers en andere inkopers van luchtvrachtruimte een mooie elektronische barometer voor de ontwikkeling van de vrachtprijzen per bestemming, aldus mede-initiatiefnemer John Peyton Burnett, directeur van Kong Team Logistics.

Volwassen

Volgens beleidsadviseur Joost van Doesburg van de European Shippers Council zal het voor de expediteurs even wennen worden om straks met verladers te worden geconfronteerd die al weten wat er in de luchtvrachtmarkt precies te koop is tegen welke prijs. Hij wijst er echter op dat er al enige tijd een index voor zeevracht in de markt is en 'waarom zou er dan ook niet een voor luchtvracht mogen zijn'. Volgens Van Doesburg, die namens ESC al jaren ageert voor meer transparantie in de markt en eenheidsprijzen in de luchtvrachtsector, hoort de nieuwe luchtvrachtindex een beetje bij 'het volwassen worden van deze markt'.
Burnett wijst er tegen het Britse vakblad *Loadstar* op dat de index ook de vrees bij de verladers kan wegnemen voor de brandstof- en veiligheidstoeslagen in de luchtvrachtsector. 'Wij kunnen gebaseerd op de transactiedata een wekelijkse toeslagenindex over de brandstof- en security-heffingen produceren of dit doen tussen twee bestemmingen.' Volgens Burnett kan iedereen profiteren van het nieuwe instrument als leidraad voor logistieke beslissingen. Ook expediteurs.

Aircargoshop

De vraag is hoe de expeditiewereld zal reageren op het nieuwe initiatief. Twee jaar geleden wisten de transportbemiddelaars nog succesvol de digitale Nederlandse webwinkel Aircargoshop, die verladers de mogelijkheid bood om direct lading te boeken bij de airlines tegen vaste tarieven, te bestrijden. Ook dat initiatief bood de verladers de mogelijkheid om tarieven en heffingen te vergelijken, maar stief vorig jaar een stille dood. Ook nu wordt door veel expediteurs de waarde van een luchtvrachtindex als vraagbaak voor het tarievenpeil ontkend. Volgens de initiatiefnemers van TAC zijn echter nu twee grote expeditiebedrijven, die niet met naam worden genoemd, leveranciers van waardevolle marktgegevens. Daarmee zou er voor het eerst een breuk zijn in het ooit zo gesloten front van expediteurs tegen initiatieven die een goed beeld geven van de inkoopkosten van luchtvracht. Verder zou een 'handvol' expediteurs al hebben toegezegd data te zullen leveren, waardoor de prijsindicaties ook de dagelijkse marktprijzen weerspiegelen.
Van Doesburg begrijpt de argwaan onder de expediteurs wel. 'Het maakt de oude positie van de agent, die een beetje het monopolie heeft op het werkelijke kostenniveau in de markt, onhoudbaar. Zij zien in markttransparantie een gevaar voor hun eigen verdienmodel.' | JOHN VERSLEIJEN

Transportindex kijkt

GRAADMETER Drie tamelijk verschillende jaren laten zich nu vergelijken. 2014

De Transportindex bestaat nu drie jaar. Reden voor een feestje. Al was het maar omdat deze graadmeter van de economische bloedsomloop laat zien dat er nu van werkelijk herstel sprake is.

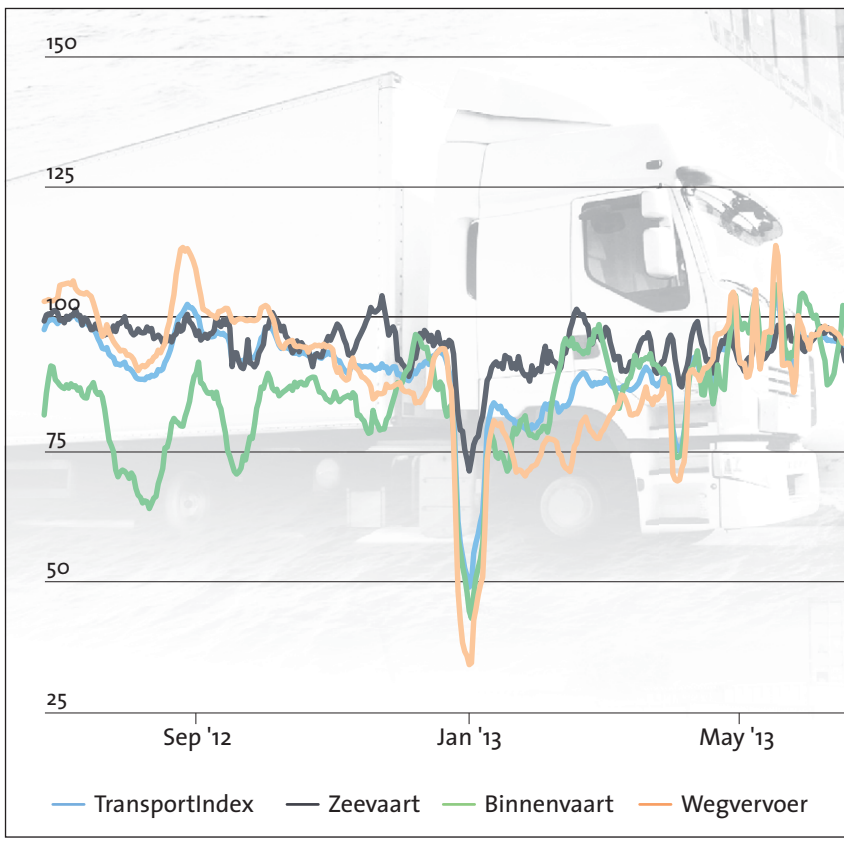
De Hubble-ruimtetelescoop kan miljarden lichtjaren terug in de tijd kijken. Zo ver komt de Transportindex nog lang niet. Maar sinds het begin van deze maand is wel een terugblik over een periode van drie jaar mogelijk. Dat maakt de index, een instrument om aan de hand van feitelijke transportbewegingen de fysieke bloedsomloop van de economie te meten, tot een langzaamaan steeds betrouwbaarder stukje gereedschap.
Op 25 juni 2012 werd de index met een ferme gongslag op Beursplein 5 door Melanie Schultz van Haegen, minister van wat toen nog Verkeer en Waterstaat heette, feestelijk ingewijd. Op dat ogenblik was al sinds begin juni van het voorgaande jaar proefgedraaid. Er werd, omdat je nu eenmaal ergens moet beginnen, op 1 juni 2011 voor de drie modaliteiten wegvervoer, zeevaart en binnenvaart elk een aanvangsstand van 100 bepaald, evenals voor de algemene index, waarin de deelindices elk voor een nauwkeurig bepaald percentage meewegen.

Magische grens

Die stand van 100 op de teller moesten we vervolgens lange tijd loslaten. Toen Schultz de beursgong liet weergalmen, stond de Transportindex op 98,80 en deze zou in de maanden erna nog steeds verder afglijden. Tot dit voorjaar werd de magische honderd-puntengrens maar sporadisch gehaald, standen van in de zeventig en tachtig waren heel gebruikelijk.
Vooral de binnenvaart bleef lange tijd ver achter bij de beginwaarde. Juist deze deelindex laat sinds oktober vorig jaar echter structureel waarden zien die ver boven de 100 komen. Het gaat dus de goede kant op met het aantal bewegingen van binnenschepen. Dat betekent nog niet dat het 'dus' ook goed gaat met de binnenvaart. Met een deel van deze bedrijfstak gaat het echter onmiskenbaar beter. Zo profiteert de drogeladingvaart van de grote vraag naar het vervoer van kolen voor West-Europese energiecentrales.
De binnenvaart bewijst zich ook volop als alternatief voor alleen wegvervoer in het intermodale transport, waar steeds meer verladers en vervoerders op overschakelen. Met de tankvaart zal het intussen volgens de Centrale Commissie voor de Rijnvaart nog tot het eind van dit decennium slecht blijven gaan als gevolg van de overinvestering in dubbelwandige scheepsruimte.

Fluctuaties

We hebben de afgelopen drie jaar geregeld grote fluctuaties in vooral deze deelindex gezien. Die hadden te maken met periodes van hoge of juist lage waterstanden, die schepen noopten met minder lading meer reizen te maken. Ook waren er incidenten, zoals het op de Midden-Rijn kapseizen van de tanker 'Waldhof' en de wekenlange sluiting van de defecte sluis bij Eefde aan de ingang



Sinds vorig najaar heeft de binnenvaart vrijwel constant de beste score.

GRIEKENLAND

FOTO WIKIPEDIA

De haven van Piraeus groeit snel en is gewild.

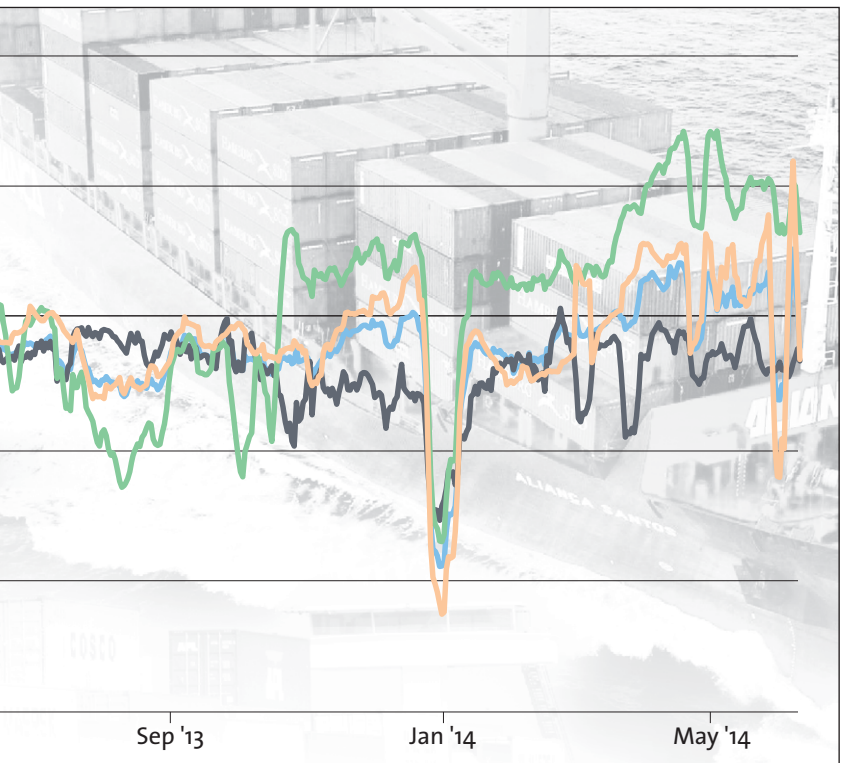
Cosco en APMT op de shortlist voor Piraeus

Vijf bedrijven zijn op de shortlist voor een meerderheidsbelang in de haven van Piraeus geplaatst. Dat meldt het Hellenic Republic Assets Development Fund (HRADF).

Ook hebben acht bedrijven zich aangemeld voor een meerderheidsbelang in de haven van Thessaloniki.
Op de shortlist voor Piraeus staan COSCO, APM Terminals, International Container Terminal Services, Ports America Group Holdings en Utilico Emerging Markets Limited. De bedrijven dingen mee naar een meerderheidsbelang van 67% in de havenautoriteit van Piraeus.
Opvallend is dat COSCO niet op de lijst van aangemelde bedrijven staat voor het meerderheidsbelang in Thessaloniki. APM Terminals heeft zich daar wel voor gemeld. Naast de Maersk-dochter staan ook Deutsche Invest Equity Partners, Duferco Participation Holding, International Container Terminal Services, Mitsui & Co., P&O Steam Navigation Company (DP World), Russian Railways JSC / GEK TERNA en Yilport Holding op de lijst. De aanbesteding van het 67% grote aandeel in de haven van Thessaloniki is in de eerste fase.
Griekenland moet een flink deel van zijn nationale faciliteiten verkopen als gevolg van de financiële crisis die begon in 2008. Inmiddels trekt de economie weer aan. COSCO kocht al een concessie voor twee van de drie containerterminals in Piraeus, momenteel de snelst groeiende haven ter wereld. | TOBIAS PIEFFERS

drie jaar terug

is alvast goed begonnen



De Transportindex is een initiatief van Nieuwsblad Transport, Wolters Kluwer Transport Services/Teleroute, Royal Dirkzwager en Panteia/NEA. Volg de Transportindex dagelijks via www.transportindex.nl

WAAR STOND DE INDEX DE LAATSTE DRIE JAAR?

	5 juni 2014	1 jaar eerder	2 jaar eerder	3 jaar eerder
Transportindex	107,56	96,96	97,15	93,67
Zeescheepvaart	89,52	98,29	90,27	101,97
Binnenvaart	121,17	95,29	93,31	74,39
Wegvervoer	120,90	97,86	103,15	97,99

van het Twentekanaal. Die verstoorden de binnenvaart hevig en dat was ook goed aan de binnenvaartindex af te lezen, die soms voor geruime tijd vele tientallen punten kon dalen. Wie echter de ontwikkeling op langere termijn – nu dus drie jaar – beziet, zal vaststellen dat de binnenvaartindex, die zeker in de jaren 2011 en 2012 nooit goed kon meekomen met de andere indices, in het najaar van vorig jaar een aanhoudende opmars laat zien. De rollen zijn omgedraaid: het is sinds een halfjaar juist de groene lijn, die van het vervoer over de binnenwateren, die ruim boven die van de andere modaliteiten en boven de samengestelde Transportindex in zijn geheel uitsteekt.
Ook de index wegvervoer, die voor bijna de helft in de totale Transportindex meeweegt, laat grillige uitslagen zien. Haast die van een seismometer in de buurt van de Bel van Slochteren. Voor wie de laatste drie jaar overziet, hoeven die niets verontrustends te hebben. Ze doen zich bijna zonder uitzondering voor rondom de jaarwisseling, Pasen, Hemelvaart en Pinksteren. In zulke perioden wordt tijdelijk flink meer gereden, waarna de activiteit korte tijd inzakt. In de grote vakantieperiode die in juli weer aanbreekt, zal deze index een flauwe daling en een geleidelijke opgang laten zien.
Wat opvalt is dat de wegvervoerindex dit jaar duidelijk op een gemiddeld hoger niveau is begonnen dan in voorgaande jaren. Dat gemiddelde lag in de eerste helft van 2014 ook duidelijk hoger dan in de eerste helft van 2012, toch algemeen beschouwd als een voor het wegvervoer redelijk goede periode. Verder zijn de uitschieters naar boven gemiddeld wat hoger en de dalen rondom Kerst en Nieuwjaar iets minder diep.

Kleine daling

De grote constante is de zeescheepvaart, die zich veel minder van feest- en gedenkdagen aantrekt. De zeescheepvaartindex is de enige die over de laatste drie jaar gemeten een kleine daling laat zien. Economen bij Panteia NEA, die de index samenstellen en analyseren, zien een deel van de verklaring hiervoor in de schaalvergroting in de zeevaart. Reders doen de Nederlandse havens, met name Rotterdam, met steeds grotere schepen aan. Die vervoeren elk meer lading, maar hebben daarvoor gemiddeld minder aankomsten en vertrekken nodig. Van een structurele daling van de aan- en afvoer over zee is de laatste drie jaar, zo blijkt ook uit de totale overslagcijfers, weinig gebleken.

FOLKERT NICOLAI

SPOORVERVOER

Ter Haak: uitbreiding railshuttle Straatsburg

De Amsterdamse maritieme dienstverlener Ter Haak voegt vanaf juli een derde dienst in de week toe aan de bestaande railshuttle tussen Rotterdam en het Franse Straatsburg.

Dat zegt algemeen directeur Richard ter Haak van het familiebedrijf. De grote vraag naar capaciteit in de markt maakt een derde containerdienst noodzakelijk, zegt hij. De extra dienst heeft een capaciteit van 110 teu.
De Alsace Rail Shuttle werd in mei 2011 opgezet door dochteronderneming Ter Haak Intermodal en verbindt de haven van Rotterdam met de trimodale vervoersterminal van Straatsburg. Het boeken van lading kan via binnenvaartzuster BCA.
Ter Haak, die het afgelopen jaar een aantal dochtersondernemingen verkocht en een aantal nieuwe investeerders mocht verwelkomen, heeft tegelijkertijd nieuwe klanten gevonden voor de lege distributieloods in Almere. Het pand, met een opslagcapaciteit van 12.000 vierkante meter, is nu weer voor de helft gevuld, zegt de Amsterdamse ondernemer. Het gaat daarbij om de opslag van outdoor-artikelen en gerecycled plastic. Ondanks de nieuwe klandizie heeft Ter Haak het pand nog steeds te koop staan voor een bedrag van rond de drie miljoen euro.

Tarievenslag

In de Amsterdamse haven lijkt het familiebedrijf intussen in een nieuwe tarievenslag verwikkeld te zijn met naaste concurrent CTVrede-Steinweg. Het overslagbedrijf USA, de kernactiviteit van Ter Haak, verloor recent het importpakket van de handelsgroep Fetim aan CTVrede-Steinweg. 'Wij zijn inderdaad dat pakket, artikelen voor de bouwmarkten, kwijtgeraakt, maar dat was zeker geen 4.000 teu op jaarbasis die ik overal hoor, maar slechts 2.000 teu', verzekert Ter Haak.
Hij wijt het verlies aan de stunttarieven die door de Amsterdamse concurrent in de markt zijn gezet. 'Ik vind het onbegrijpelijk, want niemand verdient daar iets aan. Je schiet er als overslagbedrijf niets mee op en het is ook geen goede zaak voor onze sector. De tarieven blijven zo onder druk staan.'
Ter Haak zegt dat het verlies van Fetim alweer 'ruimschoots is gecompenseerd' door een nieuw ladingpakket van 2.500 teu op jaarbasis. Het gaat daarbij onder meer om de import van speelgoed uit China. | JV

FOTO TER HAAK

In memoriam

Hans Gorissen

27 oktober 1951 - 7 juni 2014

Met grote verslagenheid hebben wij kennis genomen van het overlijden van onze directeur en gewaardeerde collega Hans Gorissen. We hebben Hans leren kennen en waarderen als een zeer fijne en uiterst kundige collega. Wij zullen zijn aanwezigheid, kennis en ervaring erg missen. Onze gedachten gaan uit naar zijn familie. Wij wensen hen veel sterkte bij het dragen van dit verlies.

Met oprechte deelneming,

DP World Germersheim B.V.
DP World Germersheim GmbH & Co KG

VASTGOED

Hoogwaardig logistiek vastgoed is schaars

De Nederlandse logistieke vastgoedmarkt ligt er nog steeds heel gezond bij. Maar er zijn wel wat problemen die om een oplossing vragen. Zo ontstaat toenemende schaarste aan hoogwaardige logistieke panden met een groot vloeroppervlak.

Dat zegt vastgoedbemiddelaar Cushman & Wakefield in een recente marktverkenning. Vorig jaar was zeker bij beleggers grote interesse in Nederlandse logistieke objecten. Die werpen een behoorlijk rendement af en de vraag ernaar zal op langere termijn op peil blijven.
Dat de markt in 2013 groeide, was volgens Cushman & Wakefield mede te danken aan de groei van de Nederlandse export. Voor dit jaar voorzien de onderzoekers een aanhoudend gunstige trend, ook al is het huidige economische herstel volgens hen 'fragiel'.
De Nederlandse logistieke vastgoedmarkt is voor beleggers vooral zo aantrekkelijk door de gunstige geografische ligging van het land, de aanwezigheid van twee grote 'mainports' – Rotterdam en Schiphol – en de 'zeer moderne' infrastructuur.
Zorgwekkend is de groeiende schaarste aan hoogwaardige, grootschalige logistieke bedrijfsruimte. Sommige bedrijven zijn daarom zelf maar gaan investeren, zoals Action, dat in Echt een vestiging van 80.000 vierkante meter neerzette, terwijl Kuehne + Nagel investeerde in een vestiging van 60.000 vierkante meter in Tiel. | FN

Vieze tanker
betaalt straks de hoofdprijs

Het slopen van schepen onder barbaarse omstandigheden op Aziatische stranden is een hardnekkig probleem. Er zijn wel 'groene' recyclingwerven, maar die zijn vele malen duurder dan de sloopstranden. Onderzoekers van de TU Delft wijzen naar de scheepsbouwers: zij moeten al tijdens het ontwerp rekening houden met het levenseinde van een schip.

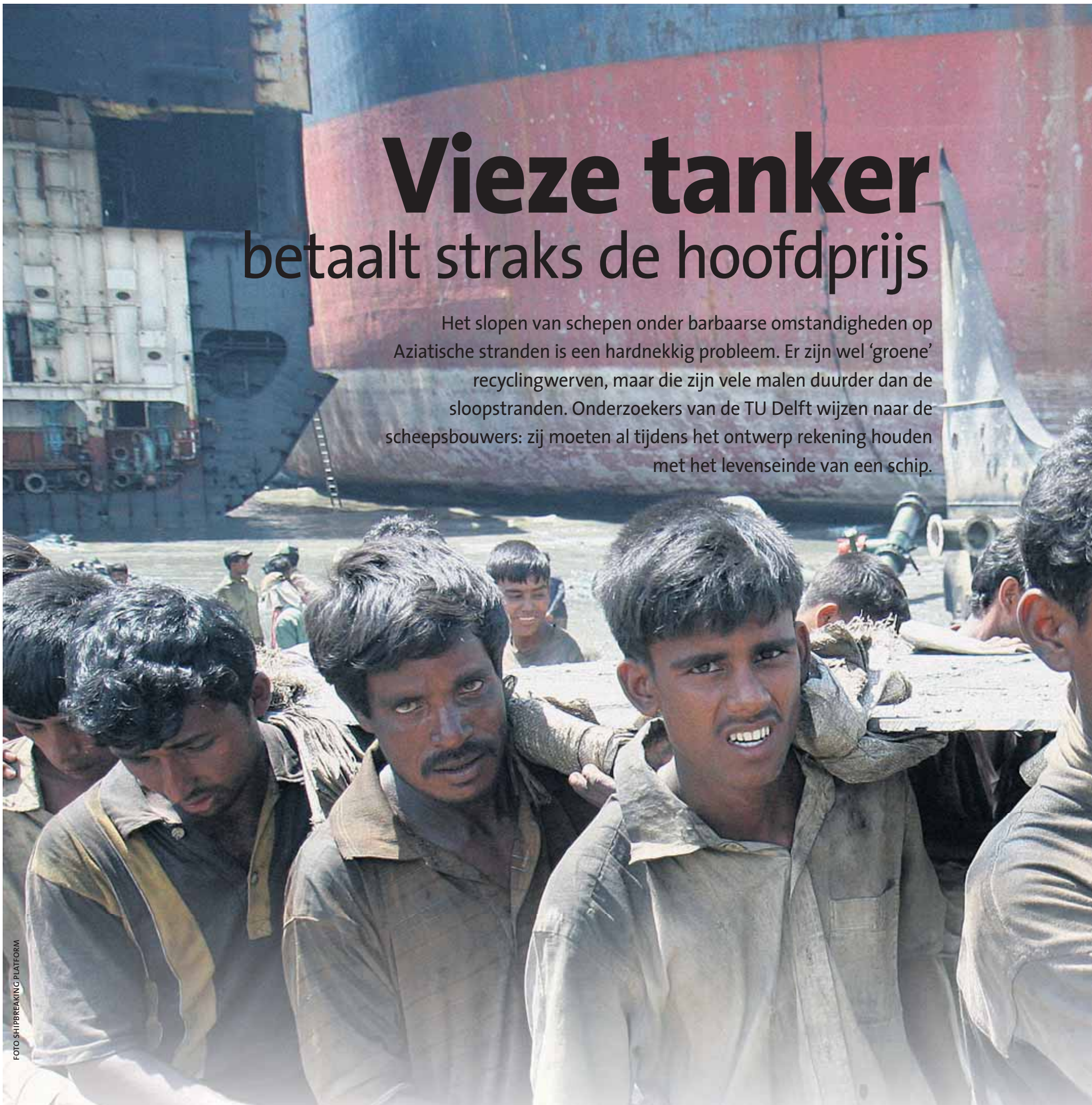


FOTO SHIPBREAKING PLATFORM

De sloopstranden van India, Bangladesh en Pakistan zijn levensgevaarlijke plekken, waar mannen en kinderen op blote voeten via de ankerketting aan boord van een schip klimmen, stalen platen in stukken zagen en met de hand vervoeren, en onderwijl blootgesteld zijn aan gevaarlijke stoffen zoals asbest, pcb's, ozon, kwik, cfk's en zware, teerachtige stookolieresten. Alleen al in Bangladesh leverden deze belabberde arbeidsomstandigheden 31 doden op in 2013.

Deze sloopstranden nemen zo'n 65 procent van het wereldwijde volume van afgedankte schepen voor hun rekening. Ondanks schokkende fotoreportages, documentaires en Greenpeace-acties zijn deze onheilspellende plekken nog altijd ongekend populair. Sterker nog, vanwege de economische crisis groeit het aantal sloopschepen omdat het voor reders goedkoper wordt om werkeloze schepen af te danken. Bovendien verdienen deze arme landen veel geld aan het doorverkopen van het staal en houden ze naar schatting zo'n 93.000 mensen aan het werk.

De International Maritime Organization (IMO) en de International Labor Organization (ILO) zetten zich al jaren in om dit probleem aan te pakken. In 2009 werd tijdens een conventie in Hongkong tussen IMO en deelnemende landen afgesproken om scheepsrecycling veiliger en milieuvriendelijker te maken, maar het verdrag is door slechts weinig landen geratificeerd. Sinds eind vorig jaar verplicht de Europese Unie rederijen met Europese vlag om een inventarisatie van gevaarlijke stoffen aan boord te hebben. Ook moeten ze hun schepen op werven laten slopen die over specifieke goedgekeurde faciliteiten beschikken.

Kunstje

Het is echter een koud kunstje voor een rederij om een overtollig schip te laten 'omvlaggen' zodat het alsnog op een oosters strand belandt. De kosten van het omvlaggen (zo'n 15.000 euro) wegen niet op tegen de Zuid-Aziatische sloopprijs: Indiase werven bieden tussen de 385 en 420 dollar per lightweight ton (LDT) terwijl de Chinese 'groene' werven 55 tot 80 dollar minder per LDT betalen. Turkse werven, waar ook veel Europese schepen belanden, betalen nog minder. Deze perverse economische prikkel maakt het 'beachen' een haast onuitroeibaar fenomeen.

Onderzoekers van de TU Delft stellen een radicale oplossing voor: houd al tijdens het ontwerp van een schip rekening met zijn levenseinde. Dat betekent onder andere dat gevaarlijke materialen verminderd of vervangen moeten worden. In het kader van de Hongkong Conventie is een lijst van 65 stoffen opgesteld die (potentieel) gevaarlijk zijn en gedocumenteerd moeten worden. Denk aan de eerder genoemde stoffen zoals asbest, pcb's en cfk's, maar ook radioactieve stoffen, zware metalen, chemicaliën en anti-fouling. In veel van deze aangroeiwerende coatings zit bijvoorbeeld tributyltin verwerkt. Nu zijn veel van deze stoffen weliswaar al verboden, maar op oudere schepen zijn ze nog steeds te vinden. Voor de slopers is dat een onfortuinlijke ontdekking waar ze letterlijk de handen aan vol hebben. Vooral gespoten asbest en ander isolatiemateriaal is funest om te verwijderen, omdat het verkleefd is met de wand.

Het bijhouden van gevaarlijke materialen gedurende de gehele levenscyclus kan veel problemen voorkomen. Nu wordt meestal pas vlak voor de sloop zo'n inventarisatie gemaakt. 'Je weet over dertig jaar niet welke materialen gevaarlijk zijn', aldus Jeroen Pruyn, universitair docent scheepsproductie aan de TU Delft. 'Toen asbest werd ingevoerd dacht men ook dat het een veilig materiaal was. Neem cementdekvloeren. Daarin zitten allerlei additieven verwerkt. Als daar in de toekomst wat mis mee blijkt te zijn, krijg je dat er niet makkelijk uit, want dat is heel lastig te scheiden.' Verf is ook een risico. Er zijn nog veel loodhoudende verven als anti-fouling, maar er komen ook nieuwe methoden op de markt die beter zouden moeten zijn dan anti-fouling, zoals folies met ul-

Chinese werven het groenst

Hoewel het land niet bepaald bekendstaat om zijn vooruitstrevende milieubeleid, behoren de Chinese scheepsrecyclingwerven tot de schoonste ter wereld.

'China is een scheepsbouwland, daar hebben ze staal voor nodig. Tweedehands staal gebruiken scheelt weer in de import van ijzererts uit Australië en Brazilië', aldus Jeroen Pruyn van de TU Delft. Dus is het vanzelfsprekend om scheepsbouw en –recycling te combineren.
Maersk is een van de grotere opdrachtgevers voor de Chinese bouwwerven. 'Maersk is met zijn vloot erg zichtbaar op het wereldtoneel. Een foto van Greenpeace met een lichtblauw bootje op een sloopstrand – dat zou enorm veel schade voor het bedrijf opleveren.' Daarom loont het voor dit bedrijf om te investeren in recyclingwerven ter plekke.
Het Nederlandse Sea2Cradle, tot 2011 onderdeel van Maersk, heeft enkele Chinese werven een flinke upgrade gegeven met moderne faciliteiten en opleidingen voor het personeel. Het bedrijf zorgt voor 'de operationele begeleiding van het schip naar zijn laatste rustplaats', aldus mede-oprichter Wouter Rozenveld. Dat betekent onder andere: het maken van een inventarisatie van gevaarlijke stoffen, toezicht houden tijdens het slopen en het in kaart brengen van alle afvalstromen. Sea2Cradle heeft inmiddels ook contracten met andere groene werven in China, West-Europa en Turkije.

trageluid. Pruyn: 'Maar misschien wordt over een aantal jaar ontdekt dat die ook gevaarlijk zijn als ze worden verbrand in de open lucht. Het blijft een risico. Eigenlijk zou je alles moeten kunnen scheiden, want je weet niet wanneer iets giftig wordt verklaard.'
De onderzoekers hekelen ook het ontwerp van brandstoftanks. Achter buizen en verwarmingselementen blijven nu resten van zware stookolie achter, die langzamerhand een hardnekkige koek vormen. Met een glad ontwerp zonder al die obstakels zou het reinigen veel eenvoudiger worden. 'Zulke details moet je vanaf het begin meenemen in het ontwerp', meent Hans Hopman, hoogleraar scheepsontwerpen aan de TU Delft. 'Nu denkt niemand daar over na.'
Hoe ver zijn scheepsbouwers in dit proces? Enkele schepen van Damen Shipyards beschikken over een zogeheten 'groen paspoort', oftewel een inventarisatie van alle materialen en gevaarlijke stoffen aan boord van een schip. Het bedrijf heeft echter geen zicht op de laatste levensfase van zijn producten. 'Ze verdwijnen uit het zicht', aldus Peter van Terwisga, onderzoekscoördinator bij Damen. 'Onze schepen zijn tientallen jaren in bedrijf. Die hebben we niet allemaal in ons blikveld. Sommige rederijen hebben bij ons servicecontracten afgesloten, vaak alleen in de eerste jaren. Grote rederijen doen dat niet, voor hen is het niet rendabel om op al hun schepen ons onderhoudspersoneel te hebben rondlopen, dat doen ze liever zelf.'
Bij Damen zijn het vooral westerse klanten met meer financiële armslag en overheden die vragen om groene schepen, zoals de Koninklijke Marine, gemeentelijke sleepdiensten en de veerponten van Wagenborg. Van Terwisga: 'Klanten in Afrika moeten vooral op kosten concurreren. Milieu kost nu eenmaal geld. Een groen imago kan ook geld opleveren, maar veel reders moeten die stap nog zetten.' Offshorebedrijf Boskalis heeft bijvoorbeeld wel een 'off-the-beach' recyclingbeleid en voorziet al zijn schepen van een groen paspoort.

Verschuiving

'Een groen paspoort is een goed begin', aldus Hopman. Wat hem betreft zou er een verschuiving moeten komen van het leveren van een product naar het leveren van een service, zoals dat ook in de auto-industrie zichtbaar is. De producent is dan verantwoordelijk voor het terugnemen van het product. Autofabrikanten zijn bijvoorbeeld de initiatiefnemers achter expertisecentrum ARN, dat ernaar streeft om in 2015 95% van de autowrakken een nuttige toepassing te geven. Voor de scheepsbouw is dit wel lastiger, aangezien schepen langer mee gaan en zich gemakkelijk van Europa naar Azië laten verplaatsen. 'Je weet niet of een werf er over dertig jaar nog is. Maar de kans is aanwezig dat we een soortgelijke ontwikkeling ook in de scheepsbouw zullen zien. Dan is het goed om integraal naar het ontwerp van een schip te kijken en de totale impact op het milieu voor de hele levenscyclus mee te nemen.'
Scheepsbouwers moeten hiermee aan de slag, anders lopen ze straks achter de feiten aan, meent Hopman: 'Je kunt erop wachten dat straks de sloopkosten direct gerelateerd worden aan het gemak van recyclen. Als je dan met een vieze tanker komt, betaal je de hoofdprijs. Hopelijk is de regelgeving dan ook zodanig dat de reder geen alternatief heeft. Hij wordt daarmee in eerste instantie opgezadeld, maar kan dat ook terugkoppelen naar de werf.' En als rederijen geen schone schepen eisen van scheepsbouwers, dan doen imagogevoelige bedrijven dat wel. Vervoerders eisen dat rederijen aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen. Ikea selecteert zijn transportbedrijf er bijvoorbeeld op. Hopman: 'Schepen hebben een lange levensduur, dus als je het probleem over dertig jaar wilt oplossen, dan moet je nu beginnen.'

AMANDA VERDONK

Meer informatie:
Op shipbreakingplatform.org is een lijst te vinden van 'toxic ship dumpers'; rederijen die hun schepen dumpen op Aziatische sloopstranden.

Samba

Samba. Ik had dat woord ook liever in positieve zin boven het artikel hiernaast gezet, in plaats van in combinatie met het woord 'voorbij'. Ik bedoel, het WK Voetbal moet nota bene nog beginnen. En dan zit sambavoetbal er ook al niet in, in ieder geval niet in combinatie met het woord oranje, sinds 5-3-2 het nieuwe 4-3-3 is. Of ben ik nu een zwartkijker?

Hoewel ik vurig hoop dat het ook echt een voetbalfeest wordt, met een oranje tintje, kan het niemand ontgaan zijn dat er in Brazilië zelf veel en fel geprotesteerd is tegen het mega-evenement. Dat heeft mede te maken met de corruptie die wel vaker opduikt in combinatie met het woord FIFA. In dit geval zich manifesterend in de bouw van de stadions, en ook in de bijbehorende logistiek.

Schrijnend voorbeeld is de bouw van het stadion in de hoofdstad Brasilia. De kosten daarvan vallen veel hoger uit dan gepland en dat heeft alles te maken met de corruptie van leveranciers, zo stelt de federale rekenkamer van Brazilië - niet de eerste de beste. Hoewel er in Brasilia geen grote profvoetbalclub speelt, kost de bouw van het WK-stadion omgerekend een slordige 650 miljoen euro.

Volgens de onderzoekers is daarbij mogelijk voor ongeveer tweehonderd miljoen euro aan prijzen opgedreven. Daar zijn ook wel enkele transportbedrijven schuldig aan geweest. Zo waren de vervoerskosten voor de stadionstoeltjes begroot op 3400 euro, maar kwamen ze uit op... 1,1 miljoen euro.

Ook is bij de bouw van het stadion een heel hoog percentage aan staal weggegooid. De twaalf procent aan staal die hierdoor niet is gebruikt, kost twintig miljoen euro. Bij de bouw van andere stadions werd nul tot vijf procent staal afgeschreven. Nou wordt de bouw van het stadion in Brasilia betaald door de centrale regering. Uit onderzoek van persbureau AP blijkt dat tegelijkertijd met de stijging van de kosten, het aantal politieke donaties in Brasilia flink is toegenomen. Je kunt een causaal verband niet aantonen, maar dat dit toevallig zou zijn is wel erg onwaarschijnlijk.

Dit zijn dan vooral de lokale bedrijven die hun begerige blik op de geldpot hebben geworpen. Het lijkt tevens een waarschuwing aan buitenlandse bedrijven dat de mores van het zakendoen hier, in een van de nieuwe economische grootmachten, wat 'anders' kunnen zijn dan thuis. Niettemin zijn er nog voldoende kansen voor Nederlandse bedrijven, want de groei mag dan enorm afremmen, het is ongelooflijk hoe snel het land gestegen is in de wereldorde.

Met name in de offshore, waar - met de grote voorraden fossiele bronnen voor de kust - nog aardig wat miljarden omhoog worden gepompt. Onder moeilijke omstandigheden, maar er zijn juist veel Nederlandse bedrijven die daar uitstekend op zijn ingericht (zie pagina 14-15). En ook op het bijkomende vraagstuk van de logistiek.

Het is ook geen wonder dat het Havenbedrijf Rotterdam een overeenkomst heeft getekend met een groep lokale investeerders om gezamenlijk een nieuwe haven te ontwikkelen, Porto Central (zie pagina 13). Er lijkt op dit moment niet heel veel schot in te zitten, maar de locatie - het achterland is rijk aan het erts waar met name China zo dol op is - lijkt logisch. En een beetje dromen mag altijd, nietwaar? Ook van samba, al dan niet in combinatie met het woord danseres...

PETER WIERENGA
redactie@nieuwsbladtransport.nl

DOSSIER
Deze week in Nieuwsblad Transport, altijd online via
www.nieuwsbladtransport.nl

BRAZILIË

De Braziliaanse zakenpiefen vertragen hun pas.

FOTO REUTERS

Economische samba is even voorbij

Het WK Voetbal kan Brazilië altijd wel winnen. Maar de economische groeikampioen van de afgelopen jaren maakt mindere tijden door. Veel Brazilianen hebben het jaar 2015 maar vast afgeschreven.

Zelfs als het thuisspelende land het WK Voetbal wint, zou zich daags na dat toernooi wel eens een diepe depressie van de Brazilianen meester kunnen maken. Het gaat niet naar wens met de grootste economie van Latijns-Amerika. De hoogtijdagen van sterke groei zijn al een jaar of drie voorbij. In 2010 kwam die groei nog uit op 7,5%, een jaar later was het 2,7%, vorig jaar slechts 2,3%. Met zulke cijfers zouden wij in Europa nog steeds blij zijn, maar Brazilië is beter gewend.

Wat is er gebeurd met Brazilië, waarvan de letter B de eerste is van het begrip BRIC? Hetzelfde als met die andere groeiwonderen, Rusland, India en China. Van de dynamiek uit het eerste decennium van deze eeuw is niet zo heel veel meer over. Dat heeft te maken met de economische crisis die in de Verenigde Staten en Europa uitbrak in 2007, voor de gevolgen waarvan ook landen als China en Brazilië niet immuun bleken. Het komt voor een ander deel door structurele onevenwichtigheden in de economieën van deze landen zelf.

In april van dit jaar ging minister Guido Mantega van financiën van Brazilië uit van een groei van de economie met 2,3% voor het gehele jaar. Dat zou evenveel zijn als in het afgelopen jaar. Mantega sprak van een 'gestage' groei. Hij stelde ook dat zijn land 'klaar was' voor het inzettende wereldwijde economische herstel. Maar zijn nieuwe raming was iets minder gunstig dan een prognose die de regering in februari had uitgesproken: 2,5% groei. Hoe dan ook, Mantega is optimistischer dan een panel van economen, dat eerder dit jaar een toename van het bruto binnenlands product met niet meer dan 1,65% voorzag.

Dat het in de Braziliaanse economie kraakt, merkten we onlangs al toen grote fabrikanten van vrachtauto's hun eerstekwartaalcijfers openbaarden. Menige fabrikant die zwaar op deze sterk opkomende economie heeft ingezet, ziet de afzet in Brazilië nu dalen, waar die de voorgaande jaren juist zo krachtig steeg dat de tegenvallende verkopen in Europa ermee konden worden gecompenseerd. Zorgelijk blijft verder de inflatie. Die kwam in april uit op 6,15% op jaarbasis. In mei en juni zou de geldontwaarding flink lager kunnen uitpakken, maar voor het hele jaar komt de voorspelling weer op iets meer dan 6% uit. Elke maand merkt de gemiddelde Braziliaan wel dat de prijs van dagelijkse artikelen weer een fractie is gestegen en er dus koopkracht is ingeleverd. De centrale bank heeft, om deze hardnekkige inflatie tegen te gaan, de kredietverlening beperkt door de sleuteltarieven voor de rente tot een torenhoge 11% te verhogen.

Menigeen herinnert zich nog de Braziliaanse hyperinflatie van de jaren tachtig en begin negentig van de vorige eeuw. Zover is het nu nog lang niet, maar de oplopende prijzen van dit ogenblik komen Brazilië wel slecht uit. De nationale munt, de real, daalde sinds 2011 van 1,70 voor één Amerikaanse dollar naar 2,35 voor één dollar. Dat maakt de export van Braziliaanse producten weliswaar goedkoper, maar daarvoor staan de kopers momenteel, China voorop, even niet in de rij. En het maakt de import juist duurder.

Een daarmee verband houdend vraagstuk is dat het bedrijfsleven veel minder vertrouwen heeft in de toekomst van de Braziliaanse economie op korte termijn. Bedrijven hebben hun investeringen in het eerste kwartaal teruggeschroefd met 2,1%. Ook internationale beleggers aarzelen en kredietbewaker Standard & Poor's heeft eind mei de 'rating' voor Brazilië neerwaarts bijgesteld tot BBB. Het Braziliaanse overheidstekort steeg de afgelopen jaren, waar het in de eerste tien jaar van deze eeuw op gemiddeld 3% uitkwam, naar 4%. Met zo'n 'triple-B'-rating hebben Braziliaanse staatsobligaties zeker nog geen 'junk'-status, maar veelzeggend is deze lagere waardering wel.

> Menig vrachtwagenfabrikant zag in het eerste kwartaal de omzet dalen.

Het echte probleem van Brazilië is, zeggen veel economen, dat de sterke groei in de eerste tien jaar van deze eeuw voor een groot deel te danken was aan de opkomst van China. Zakenbank Morgan Stanley sprak onlangs van een 'bij-effect'. China kocht, om de eigen groei te kunnen onderhouden, op grote schaal in onder meer Afrika en Zuid-Amerika grond- en hulpstoffen in.

Soja

Tussen 2000 en 2010 werd de Volksrepubliek een grote importeur van onder andere soja, ijzererts en olie uit Brazilië. De Braziliaanse export naar China groeide vier keer zo hard als de gehele uitvoer. Sinds enkele jaren is China nog vóór de Verenigde Staten 's werelds grootste importeur van Braziliaanse producten. Maar nu China zelf een groeivertraging ervaart, komt de export van Brazilië naar dit land onder druk te staan.

Goed, maar laten we eens aannemen dat Brazilië in zijn eigen stadions de FIFA World Cup wint en de 'coupe Jules Rimet' uitgereikt krijgt. (Het zal trouwens een replica van die beker zijn, want het origineel werd in 1983 uitgerekend in Rio de Janeiro gestolen en is nooit meer teruggevonden.) De Brazilianen zullen dan wel een weekje gaan feesten en daarna hard aan het werk gaan om hun economie opnieuw op het goede spoor te zetten, zou men denken.

Daar zijn de meeste Brazilië-kenners echter niet zo zeker van. Er wachten de Brazilianen barre jaren. Ze hebben de hausse van de afgelopen tien jaar niet gebruikt voor structurele hervormingen in hun economie. Opeenvolgende regeringen hebben mild gestrooid met subsidies, maar macro-economisch geen orde op zaken gesteld. Er zijn wel veel auto's verkocht aan de groeiende middenklasse, er zijn veertig miljoen inwoners uit de armoede opgetild en er is zeker geïnvesteerd in moderne bedrijvigheid.

Maar de reus van Zuid-Amerika, de zevende economie ter wereld, wordt door lemen voeten gedragen. Voor al die nieuwe auto's zijn om te beginnen nauwelijks nieuwe wegen aangelegd, zodat de gang naar het voetbalstadion de komende weken al een hele toer zal blijken. Om het verkeer hoe dan ook op gang te houden, heeft Brazilië de benzineprijzen kunstmatig laag gehouden.

Guido Mantega, die we eerder tegenkwamen als minister van financiën, is qualitate qua tevens 'chairman' bij Petroleo Brasileiro, oftewel de staatsoliemaatschappij Petrobras. In die functie heeft hij er zelf voor gezorgd dat benzine in Brazilië nu 11% en diesel zelfs 19% goedkoper is dan in vergelijkbare landen. Hij deed dat om de protesten tegen de dure brandstof te dempen. Het leidde er wel toe dat Petrobras de laatste tijd zware verliezen lijdt.

Bovendien zet het de productie van methanol, dat grootse Braziliaanse alternatief voor fossiele brandstof, onder druk. Boeren die suikerriet telen om die in minder milieuschadelijke methanol om te zetten, merken nu dat hun product, ook al wordt dat nog zwaar door de overheid gesubsidieerd, duurder is geworden dan benzine.

Het land daalde op de 'Index for Economic Freedom', die de mate van liberalisatie van de economie van landen wereldwijd meet, vorig jaar naar de 114de plaats, waarmee het tussen Benin en Belize uitkwam. Op de mondiale economische vrijheidsladder verloor Brazilië de laatste jaren plaatsen omdat het land in de sfeer van het arbeidsrecht, in de handel en in monetair en fiscaal opzicht juist onvrijer werd. Sinds 2007 geldt het volgens de opstellers van deze index als 'mostly unfree', voor het grootste deel onvrij.

De index wordt overigens opgesteld door de conservatieve Amerikaanse organisatie Heritage, die misschien al gauw geneigd zal zijn praktijken in landen als 'onvrij' te betitelen. Hoe dan ook geeft deze index in het geval van Brazilië aan dat het met de liberalisering van de economie niet de goede kant op gaat. Ook in de wereldwijde corruptiestatistieken slaat Brazilië geen goed figuur. De schade door corruptie aan de economie wordt geschat op zeker vijftig miljard dollar per jaar.

Toeristen

Zou het WK Voetbal het land per saldo iets opbrengen? Dat is maar de vraag. Het ministerie van toerisme verwacht dat het evenement 3,7 miljoen extra toeristen op de been brengt. Die zijn samen goed voor een bestedingsimpuls van iets meer dan drie miljard dollar. Indirect komt daar nog een bestedingsimpuls bij van ongeveer hetzelfde bedrag, de 'multiplier'. Maar de voorbereiding van het WK kostte Brazilië zeker tien miljard euro, zodat van een overschot dit jaar alvast niets meer zal komen. De bouw van dure stadions veroorzaakte daarbij ook een halve volksopstand van Brazilianen die menen dat het geld beter aan woningbouw, wegen, gezondheidszorg, armoedebestrijding en openbaar vervoer had kunnen worden besteed.

In oktober, als het WK al weer even achter ons ligt, wachten Brazilië verkiezingen. Dan zal de sociaal-democrate Dilma Vana Rousseff, de huidige president, moeten proberen aan haar eerste termijn een tweede toe te voegen. Ze trad in 2010 in de voetsporen van haar politieke mentor Luiz Inacio 'Lula' da Silva. De laatste had profijt van de economische opgang, die tot 2010 aanhield. Rousseff kampt vooral met de structurele problemen die zich nu openbaren omdat het tij even tegenzit.

Ze heeft maatregelen aangekondigd die haar in het stemhokje niet meteen populair zullen maken, zoals het snijden in publieke uitgaven en economische hervormingen. Dit wel overgoten met een sausje dat de gevolgen daarvan - de grote Braziliaanse steden tellen nog steeds veel 'favela's', krottenwijken - verteerbaar moet maken. Duidelijk is dat Brazilië, onder Rousseff of wie dan ook, de komende jaren de broekriem moet aanhalen. Mentaal hebben veel Brazilianen het jaar 2015 daarom al zo'n beetje afgeschaft. Al moet het nog komen.

FOLKERT NICOLAI

TNT Express optimaliseert vrachtservice van Europa naar Brazilië

TNT Express maakt het klanten makkelijker om vracht te vervoeren naar Brazilië. Het bedrijf heeft de douaneafhandeling geoptimaliseerd door deze te centraliseren in de eigen hub in Luik. Speciaal getrainde medewerkers helpen klanten met het papierwerk voor douaneafhandeling. Nieuw is ook dat de vracht wordt vervoerd met het eigen vliegtuig uit Luik.

Nederlandse en Belgische klanten uit met name de industrie, automotive en hightech kunnen profiteren van de verbeterde service. Zij maken al veelvuldig gebruik van het vervoer van vracht via TNT Express.
'We gebruiken onze bestaande dagelijkse verbinding naar New York voor het eerste deel van het traject zodat we voor klanten regie in eigen hand houden', vertelt Annick Verhalle. De directeur Marketing & Strategy bij TNT Express Benelux vervolgt: 'Een dagelijkse verbinding voor vracht tussen Europa en Brazilië is bijzonder. We streven naar een doorlooptijd van drie dagen tussen Europa en Brazilië, wat uitdagend kan zijn gezien de complexiteit van de import in Brazilië. We bieden een gegarandeerde uplift, die overigens deel uitmaakt van elke productpropositie van TNT Express. Klanten kunnen ervan op aan dat hun goederen vertrekken op de dag dat we dat beloven.'
Het maximale gewicht van de gepalettiseerde zendingen is verhoogd van 150 naar 500 kilo. 'Voor klanten is dat prettig, want het komt vaak voor dat ze meer dan 150 kilo per zending aanbieden. Denk bijvoorbeeld aan machineonderdelen. Deze klanten hadden voorheen minder mogelijkheden in de expressmarkt om hun vracht tot 500 kilo te vervoeren. Nu bieden wij hen consistentie in transittijden en een end-to-end controle over hun zending.'
'Nadat onze Boeing 777 geland is in New York, zorgt een betrouwbare partner van TNT Express voor het tweede deel van het traject via de lucht naar Sao Paulo.' Daar verzorgt TNT Express de overdracht van alle zendingen aan de douane. Na inklaring gaan de goederen via het eigen netwerk in Brazilië naar de eindbestemming. Standaard via de weg, tenzij de eindbestemming te ver weg is. De 63 internationale depots die de vervoerder in het land heeft, zijn binnen één tot drie dagen bereikbaar vanaf Sao Paulo.

Belangrijke handelspartner

Volgens de Europese Commissie is de Europese Unie de grootste handelspartner van Brazilië en goed voor meer dan 20 procent van de totale handel. De export vanuit de EU groeide van 2008 tot en met 2012 jaarlijks gemiddeld met 10,7 procent. Het gaat onder meer om (onderdelen voor) machines, transportmiddelen en chemische producten.
Het WK Voetbal en de Olympische Spelen in 2016 zetten Brazilië in de spotlight. 'Er wordt flink geïnvesteerd in het land – ook in de infrastructuur. Ook gespecialiseerde Belgische en Nederlandse bedrijven leveren daaraan hun bijdrage', aldus Verhalle. 'We zijn blij dat we hen met onze dagelijkse express-diensten kunnen ondersteunen. Wellicht kunnen we helpen de drempel iets verder te verlagen als ze weten dat ze op een betrouwbare partner kunnen rekenen.'
Ze doelt vooral op kleine en middelgrote bedrijven die door alle spookverhalen over de Braziliaanse douane mogelijk huiverig zijn om die markt te ontginnen. 'Wij hebben ruime kennis en contacten en en we ondersteunen de bedrijven met de export van hun core business.'

Customs clearance

Onder exporteurs is de Braziliaanse douane berucht om de problemen die kunnen ontstaan bij invoer in het land. Het inklaren van goederen is complex en veeleisend. Ook al gaat het om één deellading; alles blijft dan op de luchthaven staan totdat de zending compleet is. Als het papierwerk niet in orde is, kan het gebeuren dat een zending pas weken later kan worden vervoerd.
TNT Express heeft in het streven naar de hoogst mogelijke betrouwbaarheid uitvoerig naar de *customs clearance*-processen gekeken en waar nodig verbeterd met het oog op het voorkomen van eventuele vertragingen, aldus Verhalle. 'Operationeel deden we alle activiteiten al geïntegreerd van punt van vertrek tot en met punt van aflevering. End-to-end. Daar valt dus ook de douaneafhandeling onder. Net als op andere bestemmingen, overigens.'
Luik speelt een sleutelrol in het proces. Daar wordt de inklaring al helemaal voorbereid. 'Voor het vertrek vanuit Luik hebben we het papierwerk nagelopen. We toetsen de compliancy dus vooraf. Daarmee minimaliseren we risico's op verrassingen bij aankomst in Sao Paulo – en daarmee ook eventuele vertraging.' Is het papierwerk niet op orde, dan gaat de lading uit voorzorg niet mee.
'*Customs clearance* is onderdeel van ons portfolio. Of het nu om een pakket of een complete pallet gaat, en of het nu verzonden wordt met de Express of Economy Express, dat maakt niet uit. Alle formaliteiten en bijkomende papierwerk regelen wij en daarbij zorgen we ervoor dat de zending altijd kan doorgaan.'
'Voor de klant is dat proces transparant: die kan te allen tijde live volgen hoe het er met zijn goederen voorstaat en waar die zich bevinden. Zit zijn lading in het vliegtuig, dan is die klaar voor clearance. De betrouwbaarheid van onze dienstverlening is hierdoor verder verhoogd.'

Annick Verhalle
Director Marketing & Strategy
TNT Express Benelux

Nieuwe centrale toegangspoort

De haven van Rotterdam brengt zijn expertise in Brazilië aan de man in de vorm van de aanleg van een compleet nieuwe haven.

Een paar weken geleden maakte Havenbedrijf Rotterdam bekend samen met de lokale partner TPK een compleet nieuwe diepzeehaven in Brazilië te willen ontwikkelen, zo'n 400 kilometer ten noorden van Rio de Janeiro. Het gekke is dat de havenbeheerder dat vrijwel precies twee jaar geleden ook al deed. Toen werd gemeld dat het eerste schip 'over enkele jaren' de haven moest kunnen binnenlopen en dat 2012 en 2013 gebruikt zouden worden om de markt te benaderen en de vergunningen rond te krijgen.
In een toelichting laat een woordvoerder van de havenbeheerder weten dat er nog geen definitieve besluiten over het project zijn genomen en dat de jongste aankondiging vooral bedoeld is om de belangstellig in de markt voor het project aan te wakkeren. Maar op het verzoek om een vraaggesprek over Porto Central laat de havenbeheerder dan weer weten 'op dit moment geen behoefte aan publiciteit te hebben'.
In de jongste bekendmaking wordt met geen woord gerept over het tijdpad. Volgens het persbericht 'wordt de komende periode gebruikt om de reeds bestaande marktinteresse te concretiseren en om de benodigde vergunningen te verkrijgen'. Duidelijk is wel dat de oorspronkelijke planning niet meer haalbaar is. Volgens dat schema zou de feitelijke aanleg dit jaar al beginnen en zouden tegen het eind van volgend jaar de eerste schepen afgehandeld moeten worden.

Masterplan

Dat wil niet nog niet zeggen dat het project zware vertraging oploopt. Medio vorige jaar werd het ingenieursbureau Royal Haskoning DHV er bij gehaald om een masterplan te maken voor een havengebied van 2500 hectare met twintig kilometer kade. Met een waterdiepte tot 25 meter zou Porto Central bereikbaar zijn voor de allergrootste containerschepen, bulkcarriers en tankers. Het ingenieursbureau ging er toen nog van uit dat de eerste fase van het project in 2016 operationeel zou zijn.
De oorspronkelijke overeenkomst voor de ontwikkeling van Porto Central werd gesloten tussen Port of Rotterdam International (Porint) en projectontwikkelaar Terminal Presidente Kennedy (TPK), de deelstaat Espirito Santo en de gemeente Presidente Kennedy op wier grondgebied de nieuwe haven moet komen. Het uitgangspunt is een industriehaven, vooral voor de export van droge en natte bulklading.
Als drijvende kracht achter het project werd het mijnbouwbedrijf Anglo Ferrous Minas-Rio, onderdeel van Anglo American Ferrous, genoemd. Dat is in 2011 begonnen met de ontginning van een enorme ijzerertsvoorraad in de deelstaat Minas Gerais, zo'n 400 kilometer landinwaarts. De ijzerertsvoorraden in dit nieuw ontwikkelde gebied worden geschat op meer dan vijf miljard ton, waarvan zo'n twee miljard ton winbaar.
In de beginfase bedraagt de productie 2,5 miljoen ton per jaar, maar die zou over enkele jaren al richting de zestig miljoen ton moeten gaan. Ferrous zou een eigen transportsysteem willen ontwikkelen, waarschijnlijk in de vorm van een pijplijn voor slurry, een verpompbaar mengsel van erts en water.

> De locatie geeft toegang tot een achterland met 100 miljoen inwoners.

De eerste fase van het 'greenfield'-project Porto Central beslaat duizend hectare en er is ruimte te over om de haven in de toekomst verder uit te breiden. Andere activiteiten die er ontwikkeld kunnen worden zijn export van natuursteen als graniet en marmer en dienstverlening aan de winning offshore van olie en gas. Het is niet de bedoeling om Porto Central ook tot containerhaven te ontwikkelen.
Niettemin zijn er op de tekentafel ook al terminals voor de afhandeling van stukgoed, auto's en agribulk ingetekend, samen met tank- en bulkterminals en een omvangrijk gebied voor de offshoresector, compleet met scheepswerf. De tweede fase van het havenproject zou 500 hectare beslaan. De artist's impression van het project vertoont, waarschijnlijk niet geheel toevallig, overigens nogal wat gelijkenis met de Rotterdamse Maasvlakte.
Volgens een brochure van het Havenbedrijf geeft de locatie toegang tot een achterland met meer dan honderd miljoen mensen, verspreid over de deelstaten Espirito Santo, Minais Gerais, Mato Grosso, Sao Paulo, Rio de Janeiro en Bahia. Dat gebied zou goed zijn voor ruim 60% van het Braziliaanse nationaal product.

Eigen kantoor

Het Havenbedrijf is sinds 2010 actief in Brazilië. Toen adviseerde het de Braziliaanse overheid over een strategische studie naar de hervorming van de Braziliaanse havensector met in totaal 34 publieke havens langs de 8.000 kilometer lange kustlijn. Het Havenbedrijf beschikt sinds 2012 over een eigen kantoor in São Paulo, maar zal de in Vitória gevestigde joint venture ook vanuit Rotterdam intensief blijven ondersteunen. Op dit moment heeft het Havenbedrijf vier mensen in Brazilië.
Eerder zette de havenbeheerder zijn kaarten in Brazilië overigens op het veel noordelijker gelegen Suape. Dat project is door het uitblijven van wettelijke hervormingen echter op een laag pitje gezet. Porint, onder leiding van Roger Clasquin, is verder actief in onder meer Roemenië, India, China en Zuid-Afrika en heeft zich ten doel gesteld om binnen enkele jaren vier deelnames naast Sohar, de Omaanse haven waarin Rotterdam voor 50% participeert, te realiseren.

ROB MACKOR

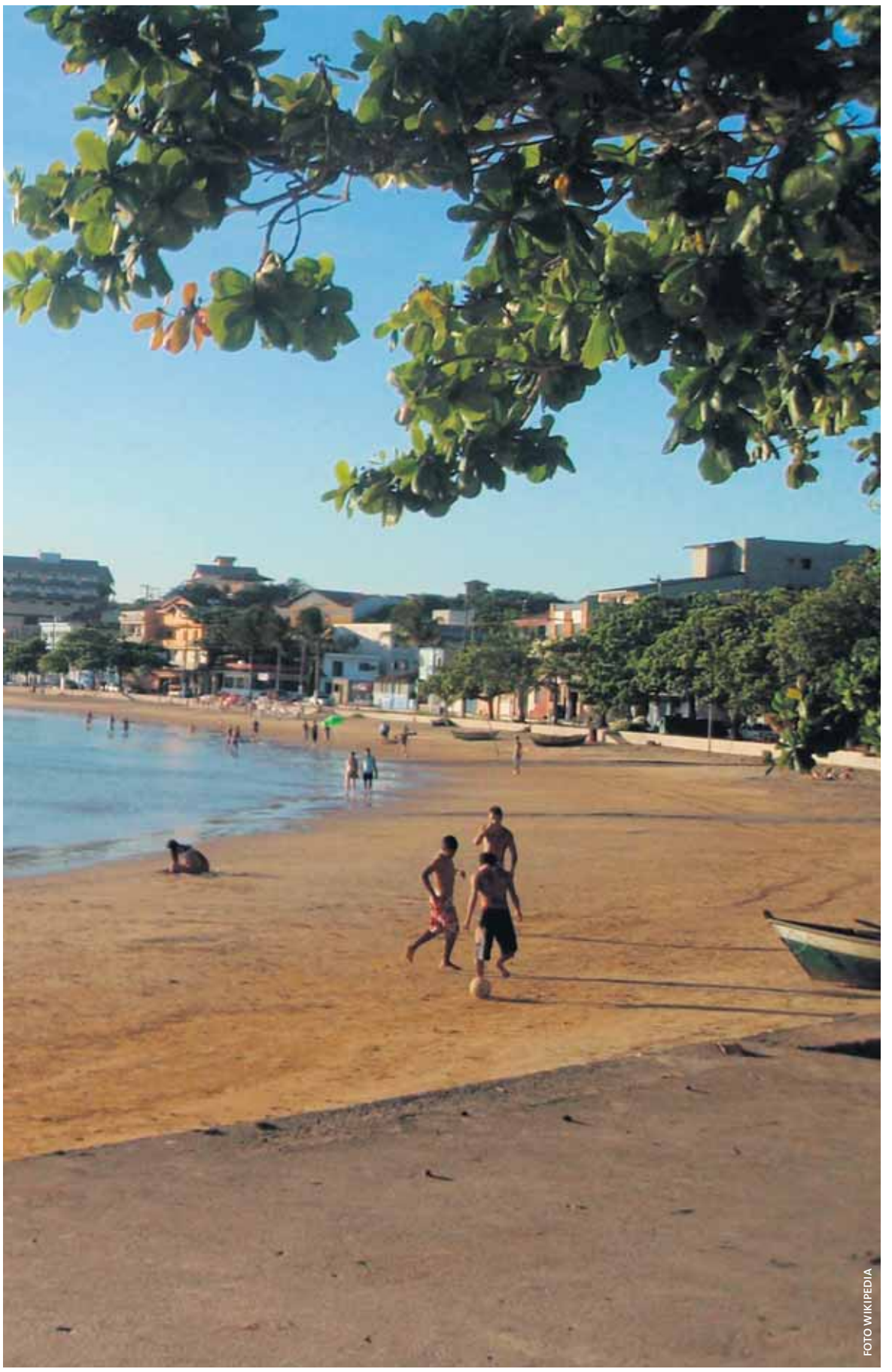


FOTO WIKIPEDIA

Brazilië: land van strand, voetbal en straks een deels Rotterdamse haven.

De artist impression van Porto Central doet denken aan de Maasvlakte.

Diep in de schulden om het

Enorme voorraden nieuw ontdekte olie leiden tot flinke investeringen in Brazilië door staatsoliebedrijf Petrobras. Maar het bedrijf verkeert in moeilijkheden. Om de rijkdommen te bewaken gaat de regering onderzeeërs inzetten.

In Brazilië ligt 220 miljard dollar klaar om gespendeerd te worden. Enorme in 2007 ontdekte olievoorraden, opgeteld bij de toch al ruime reserves van het land, hebben een enorme scheepswens van het staatsbeheerde Petrobras aangewakkerd.
Vijftig boorplatforms, vijftig productieplatforms, 130 olietankers en 500 bevoorradingsschepen omvatte het oorspronkelijke investeringsplan. Vrijwel elke Nederlandse scheepsbouwer en maritieme toeleverancier wil daarom de Braziliaanse offshore-markt binnentreden, maar makkelijk is dat niet.

Dikke zoutlaag

In 2007 ontdekte een consortium van Petrobras, BG Group en Petrogal het Tupi olieveld, dat grote reserves olie en gas vasthoudt in een pre-zout zone bijna 5500 meter beneden de wateroppervlakte en onder een dikke laag zout. De vondst werd gevolgd door nog meer ontdekkingen, die de energievooruitzichten van Brazilië ingrijpend veranderen. Volgens de Energy Information Administration (EIA) schatten analisten de reserves onder de dikke zoutlaag op wel 50 miljard vaten. Dat is bijna het viervoud van de toch al grote bewezen reserves in het land van 13 miljard vaten. Brazilië wordt daardoor één van de grootste exporteurs van olie ter wereld. Daarvoor heeft Petrobras wel een aantal flinke obstakels moeten overwinnen, en die strijd is nog niet voorbij.
De pre-zout olievelden liggen niet alleen op ontzettend grote dieptes, maar ook onder een dikke laag hard zout die varieert van 1000 tot 2000 meter. Tijdens exploratieboringen in 2006 had Petrobras een diepte van 7,6 kilometer bereikt toen olie werd ontdekt. Het boren op deze dieptes en door zulke dikke lagen zout vereist nieuwe technologie. Dat betekent hogere drukken en temperaturen en dus behoefte aan materialen die hier beter tegen bestand zijn. Maar het overgrote deel van de investering gaat niet op aan modernisering, maar aan uitbreiding van de vloot. Want capaciteit is het probleem.
In 2009 boekte Petrobras naar eigen zeggen een 'historische mijlpaal voor de gehele olie-industrie' toen het oliebedrijf 30 vaten olie uit het pre-zout olieveld Tupi wist te trekken. Inmiddels heeft Petrobras die productie al flink opgeschroefd.

> Petrobras wordt geplaagd door grote schulden en schandalen.

Halverwege mei dit jaar meldde de olieboer een productierecord van 470.000 vaten per dag te hebben bereikt. Daarvoor waren 24 putten nodig. Petrobras' oorspronkelijke doelstelling is om in 2020 in totaal 5,2 miljoen vaten per dag te produceren. Om dat te bereiken is infrastructuur nodig en dus wilde de oliegigant maar één ding: bouwen.
Vijftig boorplatforms, vijftig productieplatforms, 130 olietankers en 500 bevoorradingsschepen moesten er komen. 'Petrobras' order verzekert de vraag aan de scheepsbouwindustrie voor de komende tien jaar', stelde de Braziliaanse scheepsbouworganisatie SINAVAL (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore) toen Petrobras het investeringsprogramma aankondigde. Maar inmiddels is er een hoop veranderd.
De haperende economie in Brazilië heeft ook druk op Petrobras gelegd. Vanwege de grote investeringen heeft het bedrijf zich in grote schulden gehuld. Dat heeft geleid tot de annulering van vijf bestelde boorplatformen en het bijstellen van de investeringsplannen. In het nieuwste vijf-jaren-investeringsplan zijn de geplande investeringen met 16 miljard dollar verminderd. De achteruitgang van Petrobras is verbluffend, snel en pijnlijk, citeert *The New York Times* een partner van een investeringsbureau in Sao Paulo. 'Dit is het energiebedrijf dat altijd model heeft gestaan voor andere energiebedrijven in ontwikkelingslanden, maar nu is het een voorbeeld van wat niet te doen.'
Petrobras wordt inmiddels ook omgeven door schandalen. Het is bijvoorbeeld onderwerp van een onderzoek naar de bewering dat een medewerker steekpenningen ter waarde van 139 miljoen dollar heeft aangenomen van de Nederlandse platformbouwer SBM Offshore. Een ander onderzoek richt zich op een claim waarin Petrobras wordt beschuldigd van grove overfacturering in een 825 miljoen dollar groot contract met het Braziliaanse conglomeraat Odebrecht. En in april dit jaar werd een van de voormalige topmannen, die tot 2012 verantwoordelijk was voor de raffinagetak van het bedrijf, opgepakt op verdenking van betrokkenheid bij grote witwaspraktijken. De Braziliaanse Senaat is inmiddels een onderzoek gestart naar corruptie en slecht management binnen het bedrijf, meldt Reuters.

Geldbuidel

Toch waren de resultaten in het eerste kwartaal van dit jaar, ondanks een daling van 30%, positief. En hoewel de investeringsplannen zijn afgezwakt ligt er nog altijd een enorme geldbuidel klaar.
Begin dit jaar maakte Petrobras bekend tussen 2014 en 2018 220,6 miljard dollar te gaan investeren. 153,9 miljard dollar daarvan gaat naar exploratie en productieprojecten (E&P). Daaronder valt ook de bouw van de benodigde installaties als platformen en schepen. Zestig procent van deze E&P-investeringen gaat richting de pre-zout olievelden. De scheepsbouw in het land is daarom nog steeds booming.
De 52 werven in het land hebben tezamen 154 schepen in de orderboeken staan. Flinke aantallen FPSO's (Floating Production, Storage and Offloading) en boorschepen, en daarnaast veel bevoorradingsschepen en tankers. Het overgrote deel daarvan staat gepland voor oplevering in 2014, 2015 en 2016 en dat betekent dat de meeste scheepswerven vol zitten. Geen wonder dus, dat Nederlandse bedrijven staan te popelen om in Brazilië aan de slag te kunnen. Maar het betreden van de markt is moeilijk. De bedrijfswereld in het land werkt op basis van haast familiaire relaties en sommige bedrijven zeggen dat het wel drie jaar heeft geduurd om de juiste mensen te leren kennen.

Lokale producten

Een andere moeilijkheid is het door de Braziliaanse staat verplicht gestelde gebruik van lokale producten. De overheid heeft de scheepsbouwindustrie aangewezen als 'leading industry' en gebruikt deze sector om de economie van het land te verbeteren. Wanneer je schepen aan Petrobras levert, moet 65% van het schip met lokale producten zijn gebouwd. Dat betekent dat er lokaal productiefaciliteiten moeten worden opgezet. Dit gebeurt dan ook volop. Grote techniekbedrijven als Huisman en Damen hebben er inmiddels voet aan de grond. En ondanks de haperingen in de economie en de problemen bij Petrobras staan bedrijven nog altijd in de rij om de markt te betreden, want iedereen is op de hoogte van de enorme rijkdommen die voor de kust van het land liggen.
Om die rijkdommen te beschermen laat de Braziliaanse regering voor 10 miljard dollar vijf onderzeeërs bouwen die de olievelden moeten bewaken, meldt persbureau AFP. Een deskundige van de Braziliaanse marine zei tegen het medium: 'Het is onze verantwoordelijkheid om te zorgen voor sterke gewapende strijdkrachten. Niet om een oorlog te starten, maar om oorlog te vermijden. Zodat niemand onze rijkdommen probeert te stelen.'

TOBIAS PIEFFERS

goud te bereiken

FOTO'S PETROBRAS

De pre-zout oliereserves werden in 2007 ontdekt. Ze liggen op dieptes van 5500 meter en onder een dikke laag zout.

Petrobras investeert fors, onder meer in FPSO's, die olie winnen en aan boord opslaan voor transport per olietanker.

BEDRIJFSNIEUWS

Titanex, gespecialiseerd in geconditioneerd vervoer van groente en fruit naar diverse bestemmingen in Duitsland en

Frankrijk, heeft onlangs een Volvo FH 460 6x2 Euro VI-bakwagen aangeschaft. Deze truck is in het wagenpark gekomen ter vervanging van een ouder model. Het wagenpark van Titanex telt vijftien eenheden, waarvan er twaalf van Volvo zijn. Bijzonder is dat alle generaties van de Volvo FH vertegenwoordigd zijn in het wagenpark. Zo is de eerste Volvo FH nog steeds up en running, met inmiddels ruim 2.000.000 kilometer op de teller.

Voor het vierde achtereenvolgende jaar is **Hellmann Worldwide Logistics** uitgeroepen tot 'partner van het jaar' van het Europese groupagenetwerk System Alliance Europe. **Streck Transport** uit het Zwitserse Möhlin won twee prijzen. Het werd verkozen tot 'innovator van het jaar' wegens de succesvolle introductie van nieuwe diensten. Verder won Streck, samen met **Honold International** uit Neu-Ulm, de kwaliteitsprijs. Ook **Mainfreight**, voorheen **Wim Bosman**, viel in de prijzen. Wim Bosman S.A. in Frankrijk won de prijs voor de 'verbetering van het jaar'.

Tukker Transport heeft een

nieuwe, op maat gemaakte, 3-assige Fliegl oplegger aangeschaft. De oplegger heeft een ruime 35 ton als wettelijk draagvermogen. Tukker opereert vanuit Sassenheim. Het werk vindt meestal plaats in het weekend. Vaak gaat het om aanlevering van materialen voor de renovatie of inrichting van winkel- en bedrijfspanden.

Timmermans transport & logistics in Diessen, onderdeel van Carpenter Europe, is door de Douane aangemerkt als Authorized Economic Operator (AEO) waarbij ook een douane entrepot type C is ingericht. Het bedrijf beschikt nu over volledige douane entrepot faciliteiten voor bedrijven die een uitvalsbasis zoeken voor het Europees continent.

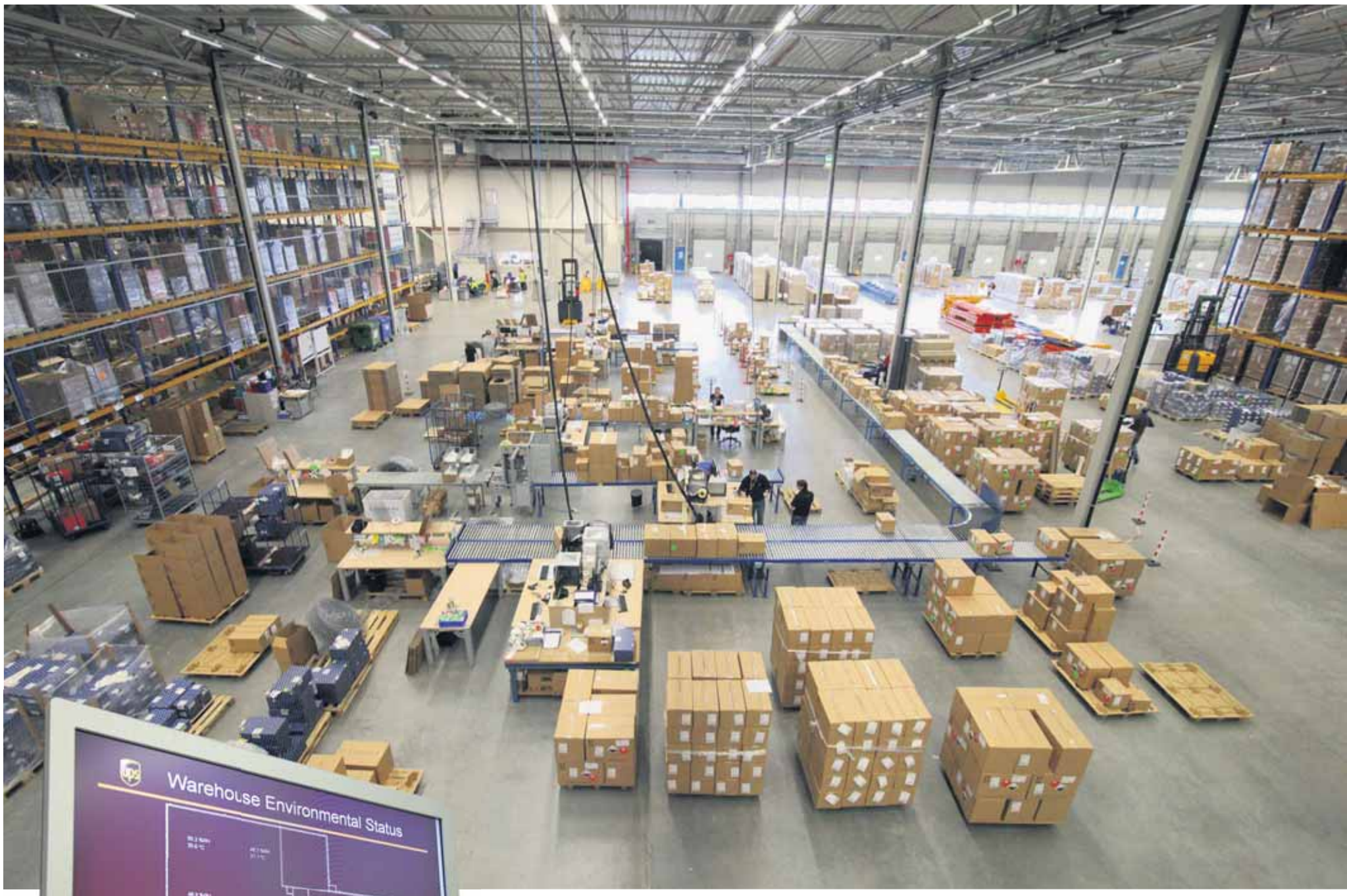
Het eerste nieuwbouwschip, de 'MV NileDutch Breda' is gedoopt op de werf op Chongming eiland bij Shanghai, China. **NileDutch** breidt haar vloot uit met vier speciaal ontworpen containerschepen voor een verbeterde dienstverlening in de belangrijkste markten van West-Afrika. Deze schepen zullen in Nederland worden geregistreerd en varen onder de Nederlandse vlag. Ze zullen ook worden vernoemd naar Europese steden.

Bij **Transport en Logistiek Nederland** (TLN) te Zoetermeer is ICT de ruggengraat van de organisatie. Avantage is gekozen als de nieuwe ICT-partner van TLN, zowel voor het beheer als voor de ontwikkeling, installatie en implementatie van de compleet nieuwe netwerkomgeving.

Logwin gaat in Nederland nauw samenwerken met **Nunner Logistics** in Helmond. De bedrijven gaan hun diverse klanten in Nederland complementaire diensten aanbieden. Logwin uit Luxemburg is in Nederland actief in de zee- en luchtvrachtexpeditie. Nunner is een Oostenrijks bedrijf, dat inmiddels zijn hoofdkantoor in Helmond heeft. In Nederland heeft Nunner veel klanten in de auto-industrie, de 'hightech' en de chemie. Het gaat nu voor deze klanten gebruikmaken van het wereldwijde expeditienetwerk van Logwin, terwijl Logwin voor de organisatie van het landtransport gebruik maakt van de diensten van Nunner.

Met het oog op het WK Voetbal liet **Land Transport** een koeltrailer beplakken met de tekst: 'Er kan maar één land de beste zijn'.

Heeft u ook logistiek of transportnieuws over uw bedrijf? Mail naar:
redactie@nieuwsbladtransport.nl



Het nieuwe distributiecentrum van UPS in Roermond is grotendeels, maar niet volledig, geautomatiseerd.

De cijfertjes worden real time bijgehouden.

In healthcare draait

Verpakking, hygiëne, temperatuur. Als het om farmaceutische producten gaat luistert alles even nauw, zeker met de opkomst van biotech-geneesmiddelen. Vandaar de strenge regels in het healthcare distributiecentrum van UPS.

In een aparte ruimte van het healthcare distributiecentrum van UPS in Roermond zit een vrouw aan een tafel, een zaklamp in de hand. Ze heeft een witte labjas aan, een haarnetje om en blauwe schoenhoezen aan om te voorkomen dat ze bacteriën verspreidt. Met de lamp bestudeert ze kleine flesjes infuusvloeistof. Op haar tafel staat een bakje, waar af en toe een flesje in verdwijnt. Afgekeurd, zegt ze. Van iedere afwijking maakt ze een foto.

We zijn op de rework afdeling. Een apotheek of groothandel heeft een signaal aan de producent gegeven dat er iets mis was met de ontvangen flesjes, en dus zijn alle 22.000 stuks teruggeroepen voor een handmatige inspectie bij UPS. 'Ik kijk onder meer naar barsten in het glas, of het kapje goed zit en of er vlekken op de fles zitten. Dat is vaak een teken van lekkage', aldus Marianne Thijssen, teamleider op de rework afdeling.

Dat de hygiëneregels in het lab zo streng zijn, heeft te maken met de Good Manufacturing Practices, richtlijnen voor de farmaceutische sector. Daarnaast heeft UPS te maken met de Good Distribution Practices, regels voor logistiekbedrijven die met de farmaceutische sector samenwerken. Bij beide richtlijnen zijn temperatuurcontrole en vochtbeheersing essentieel. 'De GDP-richtlijn is in september 2013 aangescherpt', vertelt Rob de Roock, Director Healthcare Contract Logistics bij UPS Europe. 'De oude richtlijn richtte zich alleen op de temperatuur in opslag, dezelfde regels zijn nu ook gaan gelden voor het transport. Dat betekent dat in sommige gevallen maatregelen genomen zijn voor temperatuurbeheersing bij het transport, in andere gevallen zijn we alleen beter gaan monitoren, bijvoorbeeld met USB-trackers.'

In het vijf jaar oude dc van UPS draait alles om temperatuurbeheersing. Aan het twaalf meter hoge plafond hangen grote ventilatoren, die de warme opgestegen lucht naar beneden verplaatsen. Bij de ingang hangt een groot beeldscherm. 18.3, 18.4 en 18.9 graden Celsius geeft de monitor aan. In het pand zitten op verschillende hoogtes op 67 plaatsen sensoren die continu temperatuur en vochtigheidsgehalte doorgeven. Als er iets mis is, komt er een alarmmelding. De Roock wijst naar het beeldscherm: 'Tussen de bovenste en laagste stellingen varieert de temperatuur dus maar een halve graad. We hebben alles dubbel uitgevoerd. Zo hebben we drie ketels nodig, maar hebben we er zes neergezet voor het geval er ketels uitvallen.'

Groei

Het distributiecentrum werd in november 2009 geopend. Het was destijds het eerste healthcare distributiecentrum van UPS buiten de Verenigde Staten. Nog geen twee jaar later werd een tweede dc in Venlo geopend. 'Het dc in Roermond was uitverkocht. Dat was geen inschattingsfout, we konden in Roermond niet groter bouwen. Bovendien kun je in de healthcare logistiek geen klanten werven als je dc nog niet af is. Dan zeggen ze dat je maar terug moet komen. We hadden snel een tweede dc in de omgeving nodig. Nieuwbouw duurt 1,5 jaar. Dan kun je sneller een bestaand dc retrofitten.'

> Sommige medicijnen moeten worden opgeslagen in bevroren toestand.

Anno 2014 zijn er 46 healthcare dc's van UPS, waarvan 11 in Europa. Vanuit Nederland worden onder meer Duitsland, België en Frankrijk bevoorraad. Verder zijn er de laatste vijf jaar dc's geopend in landen als Hongarije, het Verenigd Koninkrijk, Italië en Spanje. 'Die expansie heeft vooral te maken met de wensen van de producenten. De healthcare logistiek is aan het transformeren en wordt fijnmaziger. Vroeger werkte zo'n producent met twintig groothandels. Ze willen de voorraad reduceren door centralisatie en teruggaan naar één centraal dc of naar zes tot negen warehouses. Er is nog een andere trend. We leveren niet meer alleen aan groothandels, maar steeds vaker direct aan ziekenhuizen of apotheken. In Engeland hebben we recentelijk een bedrijf geacquireerd dat zich bezighoudt met temperatuurgecontroleerde beleveringen bij patiënten thuis. Het gaat dan om medische hulpmiddelen en medicijnen zonder recept. Bij medicatie is nog altijd tussenkomst van een apotheek nodig, vanwege de controlefunctie. Maar ik denk dat op termijn de groothandelsfunctie gaat

FOTO'S UPS

alles om temperatuur

veranderen', legt De Roock uit.
20.000 vierkante meter van het dc in Roermond wordt momenteel in beslag genomen door de opslag van medicijnen, die tussen de 15 en 25 graden bewaard moeten worden. Het gaat hierbij om medicijnen met chemische verbindingen. Er komen echter steeds meer biotech-geneesmiddelen op de markt. Lastig voor de logistiek dienstverlener, want deze medicijnen bevatten eiwitten en zijn veel gevoeliger voor hoge temperaturen. 'Die moeten tussen de 2 en 8 graden bewaard blijven, anders kun je ze weggooien.'
De Roock wijst op een deur met daarboven een grote thermometer die 3,7 graden aanwijst. Binnen is het fris. De koelcel (duizend vierkante meter) is propvol. 'De kans is groot dat we deze koelcel de komende jaren moeten uitbreiden. We kijken continu met onze klanten naar de trends, zij verwachten dat de opkomst van biotech-geneesmiddelen doorzet.'

-21.8 graden

Sommige medicijnen moeten in bevroren toestand opgeslagen en vervoerd worden. De Roock wijst naar

Rob de Roock: 'Als ze flauwvallen, gaat direct een alarm af.'

een deur waar een grote thermometer boven hangt, -21.8 graden. Twee medewerkers die in de diepvries (300 vierkante meter) bezig zijn, hebben speciale beschermende kleding aan. 'Bovendien mogen ze maar twintig minuten binnen blijven en hebben ze een valdevice om hun arm. Als ze flauw zouden vallen, gaat direct een alarm af.'
Personeel dat in de diepvries werkt doet dat op vrijwillige basis. 'We werken met een mix van uitzendkrachten en vast personeel. Iedereen krijgt eerst een uitgebreide training, waarbij ze leren wat healthcare logistiek inhoudt. Daarna volgen nog specifieke trainingen, bijvoorbeeld voor orderpicken of het werken met droogijs. Als je medicijnen in droogijs verpakt kun je het vijf dagen goed bevroren houden, terwijl het met een normaal transport meegaat.'
In het vijf jaar oude dc is veel geautomatiseerd. Zo werken de orderpickers met handterminals en is enkele maanden geleden een conveyorsysteem geïnstalleerd, voor de verwerking van de te picken orders. 'Een investering van een half miljoen euro, maar dat verdienen we terug. Zo worden de dozen nu machinaal gevouwen en hoeven mensen niet steeds met de dozen heen en weer te lopen. Onze klanten willen niet dat hun medicijnen in dezelfde doos als de producten van een andere klant vervoerd worden. We gebruiken dus per klant één doos. Het wms-systeem rekent uit welke maat doos het meest gunstig is en wat er samen in het pakket mag. Dat wordt gepickt, het gaat daarna de conveyor op en zo de truck in.'

MALINI WITLOX

NT OP TWITTER

Wil jij een studiejaar lang het jonge gezicht van de maritieme wereld zijn? http://ow.ly/xhQ6H #NLMaritiem ^LV **@HavenAmsterdam**

@PortofAntwerp krijgt de hoogste #windmolens van Vlaanderen: http://bit.ly/1gx15dW **@PROLOG_2014**

Verontrustende kop in FD (??): #Maersk Groep kan haven van Rotterdam maken of breken. @portofrotterdam **@NielsvanderNoll**

ook Frankrijk wil rijden over de #vluchtstrook in gaan voeren **@ruudpeys**

Rotterdam heeft meeste files in avondspits. **@RTV_Rijnmond**

Baas van @havenrotterdam noemt hippe begrippen als 'google glass voor ladingen' maar zegt eigenlijk niks nieuws **@amanda_schrijft**

Steven Lak wil talenten voorlopig niet zien bij @deltalinqs,eerst aan de slag in de @HavenRotterdam :) **@watertalentjobs**

Drukke inloopavond voor informatie helikopter start- en landingsbaan bij de Eemshaven. Meest gestelde vraag: waar komt deze precies? **@WindEemshaven**

VTL beoordeelt Tielbeke warehouse wederom als geschikt leerbedrijf. Blijft altijd leuk: een certificaat aan de muur. **@Tielbeke_bv**

Ook met uw tweet in de krant? met #NTnl springt u meer in het oog. Blijf op de hoogte en volg deze krant op **www.twitter.com/ntnl**

NT OP HET WEB

Deze week op Nieuwsbladtransport.nl

- Svitzer is aangekomen in Rotterdam
- Tanker explodeert voor Japanse zuidkust (+video)
- KLM praat met Etihad over toekomst Martinair
- Staats- en familiebedrijven houden consolidatie containervaart tegen
- Van Brienenoordbrug dicht voor scheepvaart
- Grote brand bij Shell Moerdijk
- Extra miljarden voor Duitse wegen

Meer nieuws kunt u vinden op **www.nieuwsbladtransport.nl**

Industributie 2.0

En opnieuw gaat het logistieke landschap de komende decennia flink veranderen. Daar ben ik van overtuigd geraakt na het lezen van *The new industrial revolution*, een boek van de Amerikaanse auteur Chris Anderson. Anderson beschrijft de revolutie die de maakindustrie gaat doormaken als gevolg van – zoals hij het noemt – de 'Maker movement'.

Door deze nieuwe beweging zal volgens Anderson de productie van consumentenproducten niet meer zijn voorbehouden aan grootschalige fabrieken, maar vindt die steeds meer in kleinschalige processen dicht bij de eindafnemer plaats. Een belangrijke driver hiervoor is de opkomst van goedkope en wereldwijd via het internet verbonden computergestuurde productiemiddelen zoals 3D-printers en lasersnijders.

Door de lagere kosten kunnen deze door kleinschalige, gespecialiseerde productiebedrijven worden ingezet, die vanuit de huiskamer kunnen worden aangestuurd. Volgens Anderson is het te verwachten dat de kwaliteit en kosten van deze systemen zo snel veranderen, dat we niet vreemd moeten opkijken als binnen twintig jaar consumenten de apparatuur thuis hebben staan. Hij trekt een mooie vergelijking met de thuisprinters die inmiddels een kwaliteit produceren die vergelijkbaar is met professioneel drukwerk.

De opkomst van deze nieuwe productiemethoden biedt allerlei kansen voor nieuwe, kleinschalige bedrijven. Net zoals het internet heeft gezorgd voor de opkomst van nieuwe industrieën, die met lage investeringen nu miljoenen omzetten, ligt dit ook voor de maakindustrie in het verschiet. Het ontwerp maakt de nieuwe ondernemer op zijn computer en de feitelijke productie gebeurt niet meer in China, maar direct in zijn eigen stad. Als deze trend werkelijkheid wordt, dan heeft dat in potentie grote gevolgen voor de inrichting van supply chains en de dienstverleners die deze ketens faciliteren. Naarmate massaproductie in lagelonenlanden vervangen wordt door productie dicht bij de consument, zal immers ook de structuur van ketens veranderen.

Volgens Anderson vraagt dit om supply chains die ingericht worden als open netwerken. Kernactiviteiten zijn assemblage, fijndistributie en integratie met informatiestromen. Daarmee komt de term Industributie, in de jaren negentig bedacht als voorloper van VAL, weer in beeld. Industributie is de integratie van logistiek en (maak)industrie. De maakfunctie verschuift daarbij steeds meer naar logistieke bedrijven, die bijvoorbeeld de productiediensten voor op het web ontworpen producten verzorgen.

Onder andere in de VS zien we deze nieuwe bedrijfstak al ontstaan. De vele nieuwe kleine ontwerp- en marketingbedrijfjes leveren het 3D-ontwerp bij de industributeur aan, die daarna zowel productie als levering verzorgt. Volop kansen dus voor innovatieve logistiek dienstverleners. Zeker in regio's met een industriële basis en grote consumentenconcentraties, zoals Brabant.

Aan de importkant kan de 'Maker'-trend ook grote gevolgen hebben. Zien we een verschuiving van gereed product in containers naar grondstoffen zoals staal en kunststoffen voor de nieuwe maakbedrijven?
Er zijn dus niet alleen kansen voor industributie, maar ook bedreigingen voor logistieke bedrijven die op schaal en massa zijn gebaseerd.

PETER COLON, CONSULTANT
www.bciglobal.com

RAAD & RECHT

Duitse rechter: proef

BUNDESVERFASSUNGSGERICHT Klacht tegen wettelijke basis afgewezen

Heel wat meer vervoerders zullen naar verwachting met ecocombi's de Duitse weg opgaan, nu de onzekerheid over de rechtsgeldigheid van de proef daarmee is opgeheven.

De 'Lang LKW' zoals-ie bij de oosterburen heet: meer vracht, minder verkeer.

De proef die in Duitsland wordt genomen met de ecocombi heeft een rechtsgeldige basis. Het besluit om langere vrachtautocombinaties te ontheffen van de huidige bepalingen ten aanzien van de maximaal toegelaten lengte berust op de Duitse wegenverkeerswet. Dat besluit hoefde niet te worden voorgelegd aan het parlement.
Dat heeft het Bundesverfassungsgericht, dat wet- en regelgeving toetst aan de grondwet, vastgesteld in een zaak die de deelstaten Sleeswijk-Holstein en Baden-Württemberg en de politieke partijen SPD en Bündnis 90/Die Grünen in 2011 hadden aangespannen. De Duitse transportsector heeft opgelucht op de uitspraak gereageerd.
De toenmalige verkeersminister, Peter Ramsauer, mocht een zogeheten 'Ausnahme-Verordnung' uitvaardigen om in 2012 met de landelijke proef te kunnen beginnen, oordeelt de rechter in Karlsruhe. Dat hij daarin de Bondsdag en de Bondsraad niet kende, was zijn goed recht. Hij was daartoe grondwettelijk niet verplicht.
Daarmee kan de proef in een zevental Duitse deelstaten dus gewoon worden voortgezet. Aan de proef nemen inmiddels 38 transportondernemers deel met samen 73 'Gigaliners'. Dat lijkt nog weinig, maar in september vorig jaar waren het er 26, met bij elkaar 52 'Lang-LKW'. In november 2012, toen de proef elf maanden onderweg was, hadden nog slechts negentien vervoerders 34 langere combinaties over Duitse wegen rondrijden.
Dat was toen aanleiding voor Ramsauers ministerie om ondernemers krachtig op te roepen toch vooral meer voertuigen in te schrijven om de basis van het wetenschappelijk onderzoek dat aan de proef is gekoppeld te versterken. Daaraan is in beperkte mate gehoor gegeven. Veel bedrijven keken de kat uit de boom, ook al wegens de onzekerheid die de zaak voor het Bundsverfassungsgericht met zich meebracht.
Wat de 'landelijke' proef van meet af aan heeft gehinderd is het feit dat nauwelijks de helft van de Duitse deelstaten, de 'Länder', er aan deelneemt. Het 'Positiv-Netz' omvat weliswaar 6.800 kilometer aan bondsautosnelwegen en daarmee ruwweg de helft van alle Autobahnen, maar bestrijkt alleen de deelstaten Beieren, Hamburg, Hessen, Nedersaksen, Saksen, Sleeswijk-Holstein en Thüringen. Het hele net, dus inclusief de secundaire wegen, meet 9.600 kilometer.

Halfhartig

Nog vier deelstaten doen wat halfhartig mee. Zo laat Bremen de ecocombi toe op eigen autosnelwegen, heeft Mecklenburg-Voorpommeren enige wegen voor het fenomeen van 25,25 meter lengte geopend, evenals Saksen-Anhalt, en geeft Baden-Württemberg de 'Monstertruck' op enkele doorgaande Autobahn-trajecten de ruimte. De laatste deelstaat zou liever helemaal niet meewerken, maar wil voor de omringende deelnemers, Beieren en Hessen, de boel ook niet verpesten.
Dat de wettelijke grondslag van de proef nu door de hoogste rechter is bevestigd, zal zeker meer vervoerders ertoe overhalen ecocombi's op de weg te brengen. Misschien is het wachten nog op de eerste grote evaluatie van al opgedane ervaringen, die in de zomer van dit jaar wordt verwacht. Maar eigenlijk zijn de uitkomsten daarvan in grote lijnen al bekend uit verscheidene tussenrapportages.

AGENDA

Nationale Voorraaddag
19 juni
Tijdens deze dag krijgen aanwezigen praktische handvatten hoe een dilemma in de supply chain veranderd kan worden in een kans. COO, CFO en CIO's delen ervaringen.
• www.logistiek.nl/events

Connekt Zomerfestival
26 en 27 juni
Connekt opent 24 uur lang de deuren van de nieuwe locatie in Delft tijdens het eerste Connekt Zomerfestival. Met onder andere de prijsuitreiking NK Speed Docking en vermaak.
• http://lean-green.nl

Havendebat Zeeland
27 juni
Zeeland kent een groot aantal familiebedrijven. Wat is de rol van familiebedrijven voor de haven? Dit is het thema van het debat. Praat en netwerkt u mee?
• www.havendebatzeeland.nl

Rotterdam Energy Port
1 juli
Havenbreed energiedebat georganiseerd in samenwerking met Deltalinqs en Havenbedrijf Rotterdam. Met o.a. Allard Castelein en: wat zijn de kansen voor Rotterdam Bioport?
• www.rotterdamenergyport.nl

Transport Compleet Gorinchem
2 t/m 4 september
De eerste editie van deze vakbeurs borduurt voort op de Carrosserie Vakdagen. Nieuw is dat de segmenten personenvervoer en lichte bedrijfswagens zijn toegevoegd.
• www.evenementenhal.nl

met ecocombi mag

FOTO TSCHOVIKOV

De ecocombi bespaart tot 30% brandstof, stoot ook per eenheid lading aanzienlijk minder CO2 uit, heeft in Duitsland nog nooit een ongeval veroorzaakt en doet het intermodale vervoer op geen enkele manier concurrentie aan. Sterker, de langere combinatie wordt in dat intermodale vervoer juist op flinke schaal ingezet. Dat is ook te danken aan de bepaling dat een ecocombi in het reguliere wegvervoer veertig ton mag wegen, maar in het intermodaal vervoer, waar het een voor- en natraject van bijvoorbeeld een spoordienst voor zijn rekening kan nemen, 44 ton.

> Deelstaat Noordrijn-Westfalen blijft voorlopig wars van de 'Monstertruck'.

Het Bundesanstalt für Straßenwesen, een dienst van het bondsverkeersministerie, kan de voortgang van de proef van week tot week nauwkeurig bijhouden dankzij de formulieren die vervoerders op internet invullen over hun ervaringen. Daaruit bleek begin dit jaar dat de deelnemers in één jaar met hun ecocombi's 13.500 ritten hebben uitgevoerd, waarover ze 37.000 uur deden en met 140.000 ton lading aan boord. Bij elkaar werden 2,53 miljoen kilometers afgelegd. De meest ingezette combinatie is die van een motorwagen die met een dolly een extra lange oplegger meesleept. Een andere veel voorkomende variant is die van een trekker met oplegger en aanhanger.
De meeste ecocombi's worden gebruikt voor pendelvervoer tussen productievestigingen en distributiecentra, namelijk 80%. Hierin levert de lange combinatie de grootste besparing in vergelijking met het conventionele alternatief. In het intermodale vervoer is 17% van de voertuigen actief, overigens voor slechts 6% van de totale met ecocombi's gereden kilometrage. Dat laatste toont aan dat het voor- en natransport over een verhoudingsgewijs kort traject over de weg wordt uitgevoerd.

Soortelijk gewicht
Het lange voertuig wordt vooral gebruikt voor het vervoer van volumineuze lading met een relatief laag soortelijk gewicht, zoals huishoudelijke apparatuur, kleding, luchtvracht, levensmiddelen, auto-onderdelen en verpakkingsmateriaal. Hiermee kan de beladingsgraad van de combinatie worden opgevoerd tot 93%, zo hebben tussenrapportages uitgewezen. Daarbij mag overigens niet worden vergeten dat ecocombi's evenals conventionele vrachtauto's nog wel eens leeg moeten terugrijden. Dat leegrijden wordt zelfs iets bevorderd door het feit dat de ecocombi's op veel minder plaatsen kunnen komen om retourlading op te halen.
De uitspraak van het Bundesverfassungsgericht over de legitimiteit van de proef haalt veel onzekerheid uit de markt. Die uitspraak zal overigens niet betekenen dat nu meer 'Länder' gaan meedoen. Zo blijft Noordrijn-Westfalen, voor Nederlandse en Vlaamse vervoerders een van de belangrijkste deelstaten, voorlopig wars van de 'Monstertruck'. Dit terwijl deze deelstaat in vroeger jaren zelf, op eigen houtje, met enig enthousiasme een soortgelijke proef hield. Overigens zouden deze vervoerders, volgens de kleine lettertjes van de Europese wet- en regelgeving, hun lange combinaties sowieso niet in één geheel over de landsgrenzen mogen brengen.

FOLKERT NICOLAI

FAILLISSEMENTEN

G. C. van der Meer Transport
Bolsward
Rechtbank Noord-Nederland

De Haas Logistiek BV
Westervoort
Rechtbank Zutphen

Jan de Roos Transport BV
Lemmer
Rechtbank Noord-Nederland

UTO Transport en Containers
Ulft
Rechtbank Gelderland

Superdirect.com
Eindhoven
Rechtbank Noord-Brabant

Transport Abeel
Lede
Rechtbank Oostende

Trans Xavier
Erquelinnes
Rechtbank Charleroi

Road Cargo Solutions
Vorselaar
Rechtbank Turnhout

PERSONALIA

Het Amerikaanse transportconcern UPS krijgt een nieuwe topman. Operationeel directeur **David Abney** neemt op 1 september het stokje over van de huidige hoogste baas **Scott Davis**, die overigens wel aanblijft in een functie te vergelijken met die van een president-commissaris in Nederland. Abney werkt al sinds 1974 voor UPS, waar hij begon als deeltijdwerker aan de lopende band en door de jaren heen opklom tot het topbestuur.

De Duitser **Michael Trin** volgt op 1 juli **Dennis Verkooy** op als luchtvrachtdirecteur van Kuehne + Nagel (K+N) in Nederland. Het is voor het eerst dat een buitenlander op Schiphol de leiding krijgt over de luchtvrachtactiviteiten van K+N. Verkooy blijft werkzaam voor K+N en richt zich vanaf september geheel op de verdere ontwikkeling van het mondiale perishable-netwerk van Kuehne + Nagel. Trin werkt sinds 1995 voor K+N. Sinds 2010 was hij als senior vice president Road Logistics op het hoofdkantoor van K+N in het Zwitserse Schindellegi verantwoordelijk voor het wegvervoer.

Glynn Hughes volgt **Des Vertannes** op als hoogste vrachtbaas van luchtvaartorganisatie IATA. Hughes komt uit de eigen gelederen van de internationale belangenorganisatie. Hij werkt sinds 1991 voor de IATA. Recent zat hij namens de IATA in het overkoepelende overlegorgaan Global Air Cargo Advisory Council. Hughes gaat het werk van Vertannes, die de afgelopen vier jaar de relatie tussen de luchtvaartmaatschappijen en de expediteurs aanzienlijk heeft verbeterd en zich gelijktijdig sterk heeft gemaakt voor verdere automatisering van de internationale vrachtdocumentatie, voortzetten.

Stichting Havenman/-vrouw van het Jaar heeft een nieuw bestuur. **Frank de Kruif** (voorheen Nieuwsblad Transport, nu zelfstandig journalist) volgt **Theo Jongedijk** op als voorzitter van de stichting, die sinds 1981 elk jaar een man of vrouw onderscheidt die een opvallende bijdrage heeft geleverd aan de ontwikkeling van de haven van Rotterdam. Nieuwkomers in het bestuur zijn **Antoon Oosting** (zelfstandig journalist voor onder meer Maritiem Nederland en Seaport) en **Johan de Koster** (hoofdredacteur RTV Rijnmond).

Bent u iemand? **www.nieuwsbladtransport.nl/service/personalia**

Nieuwsblad Transport is een uitgave van
NT PUBLISHERS
Paul Krugerstraat 181, 3072 GJ Rotterdam
Postbus 200, 3000 AE Rotterdam
T. 010 280 10 00 F. 010 280 10 05
I. www.nieuwsbladtransport.nl

Managing director
michel.schuuring@ntpublishers.nl

Publishing manager
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

Hoofdredacteur
peter.wierenga@nieuwsbladtransport.nl

Eindredactie print
job de kruiff
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

Eindredactie online
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

Redactie
redactie@nieuwsbladtransport.nl
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl
havens, maritiem en spoor
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer, binnenvaart en economie
john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl
luchtvracht en expeditie
gert.van.harskamp@nieuwsbladtransport.nl
lijnvaart
tobias.pieffers@nieuwsbladtransport.nl
scheepvaart en offshore

Vormgeving
nourdin kouch
edward ouwerkerk
studio@ntpublishers.nl

Manager operations
frank.van.hal@ntpublishers.nl

Advertentieverkoop
T. 010 280 10 25 F. 010 280 10 05
verkoop@ntpublishers.nl

Klantenservice
T. 010 280 10 16 F. 010 280 10 05
customerdesk@ntpublishers.nl

jaarabonnement	incl.	NT e-mail €485,–
	excl.	NT e-mail €420,–
half jaarabonnement	incl.	NT e-mail €263,–
	excl.	NT e-mail €225,–
kwartaalabonnement	incl.	NT e-mail €155,–
	excl.	NT e-mail €129,50

introductieabonnement incl. NT e-mail €15,–
Prijzen zijn exclusief btw.
Annulering: schriftelijk een maand voor aanvang van de nieuwe abonnementsperiode.

Traffic
traffic@ntpublishers.nl

Office management
T. 010 280 10 00 F. 010 280 10 05

Mainport Mail
T. 010 280 10 30 F. 010 280 10 05
mpm@mainportmail.nl
petra.glansdorp@mainportmail.nl
minouschka.schouten@mainportmail.nl

Druk
Wegener Nieuwsdruk Gelderland

© 2014 NT Publishers B.V. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

HOI 2014 KEURMERK
mvw media voor vak & wetenschap

COLUMN

Broodje bal met Alex

Koning Willem-Alexander heeft onlangs met vrachtautochauffeurs gepraat over de ontwikkelingen in hun branche. Dat gebeurde in een truckerscafé in de Rotterdamse Europoort, opdat de vorst zich ook eens een beeld kon vormen van het broodje bal dat deze beroepsgroep in zulke gelegenheden wordt geserveerd. Lekker balletje hoor, was het commentaar van de soeverein, terwijl hij een fragmentje varkensbot uit een kies peuterde.

Het staatshoofd sprak met vier door de organisaties in het wegvervoer zorgvuldig geselecteerde truckers, aan wie onder meer consigne was gegeven met twee woorden te spreken, mes en vork correct te hanteren en, als het op toiletbezoek aankwam, de koning te laten voorgaan om zijn organoleptische indruk van deze meeting niet meteen weer te vergallen. Er was verder een kleine agenda opgesteld, die de aanwezigen door het gesprek moest loodsen. Daarop ook het onderwerpje 'de Poolse chauffeur'.

'Dus u begrijpt wel, Willem, of Alex: die lui pikken onze banen in. Ze zijn namelijk veel goedkoper.'
'Joh, wat triest', repliceerde de hoge bezoeker. 'Maar juist rond deze tijd vieren we D-Day en de bevrijding van Europa. Weten jullie wel welke enorme prestatie de Polen hebben geleverd om ons van de Duitse bezetter af te helpen? Dat hebben ze gratis en voor niks gedaan. Ze hebben er vaak zelfs met hun leven voor betaald.'
'Ja, maar dat was toen', stelde één der chauffeurs niet helemaal ten onrechte vast. 'We leven nu.'
De monarch veerde op. 'Ja, we leven nu. In vrede, in een groot deel van Europa. Daar hebben we met ons allen voor gekozen toen we stemden voor het weghalen van de binnengrenzen.'
'Ik niet hoor', zei een andere chauffeur. 'Dat was voor mijn tijd.'

Eindelijk was het afgesproken uur discussie voorbij. 'U moet weten dat uw zaak de warme belangstelling heeft van Mijn Regering', zei de koning. Hij trok met een royaal gebaar de koninklijke pinpas en betaalde voor het hele gezelschap. Hij stapte naar zijn AA-auto en zeeg op de plek naast zijn chauffeur neer. 'Leuk gehad?', vroeg deze. 'Ach, hou op, Harkema. Zeg, jij hebt toch altijd chips bij je? Doe mij eens een handje.'

FOLKERT NICOLAI
redactie@nieuwsbladtransport.nl

QUOTE VAN DE WEEK

Er zijn veel zorgen over het transport, maar Brazilianen kunnen goed improviseren.

Henk Markerink, algemeen directeur van de Amsterdam Arena, in ondernemersblad *West*.

NT Nieuwsblad Transport
4 weken voor slechts €15
www.nieuwsbladtransport.nl/probeer
Bel 010 280 10 16
of mail customerdesk@ntpublishers.nl

Hofleverancier acht

WEGVERVOER Duineveld Transport krijgt koninklijke status

FOTO DUINEVELD TRANSPORT

Voetjes van de vloer bij het 125-jarige familiebedrijf.

Duineveld Transport wordt 125 jaar en mag ook nog eens aan de Koning leveren.

'Het begon in 1889 met Jacob Duineveld die zijn toekomst niet meer zag liggen op de boerderij van oom Arie in Santpoort. Hij nam een paard en een kar over en begon een vrachtrijderij in Bloemendaal en Overveen.' Aldus het persbericht van het apetrotse transportbedrijf Duineveld uit Velserbroek, dat op 16 juni aanstaande liefst 125 jaar bestaat.
Best knap dat ze het familiebedrijf door al die jaren, vol ups en ongetwijfeld ook downs, hebben geleid. Op dit moment staat alweer de vijfde generatie in de personen van Gerard (59) en Marcel Duineveld (49) aan het roer. En om het verhaal helemaal af te maken krijgen ze twee dagen voor het jubileum, op 14 juni, het predikaat Hofleverancier.
Daar zijn ze bij Duineveld uiteraard 'zeer vereerd' mee, met deze koninklijke aanduiding die volgens hen door slechts acht transportbedrijven in Nederland gevoerd mag worden. Gerard Duineveld: 'Het predikaat staat voor bewezen kwaliteit, solliditeit en continuïteit van de onderneming. We zijn trots op de waardering en het vertrouwen die koning Willem-Alexander ons gegeven heeft.' Ja, je mag gerust spreken van de 'kroon op ons werk'.

Groupage

Duineveld is een logistiek dienstverlener met vijftien werknemers die sterk is in groupagevervoer in de Benelux. Het verzorgt 24-uurs distributie voor Nederland en België. Hiernaast biedt de firma ook warehousing aan, waarvoor zij een loods van 4.000 vierkante meter ter beschikking heeft.
Het familiebedrijf kent een lange historie, die ook nog eens goed overgeleverd is. 'Hij bracht bijvoorbeeld het meel van de molen naar de bakkerijen en deed inkopen voor particulieren in de stad', vertelt Duineveld over de oprichter. Vanaf 1926 werden de eerste vrachtauto's ingezet op de 'Eerste Rechtstreekse Dienst' tussen Haarlem en Amsterdam.
Tijdens de Tweede Wereldoorlog zou een vrachtauto verborgen zijn in de hooischuur. 'Zodoende werd in de hongerwinter met de bakfiets de lijndienst op Amsterdam in stand gehouden.' Na de oorlog kwamen de zonen Jacob, Mees, Arie en Gerard in het bedrijf.
Inmiddels bestaat het wagenpark van Duineveld uit twaalf vrachtauto's van het merk DAF. 'Momenteel zijn we bezig om onze logistieke dienstverlening uit te breiden.' Maar eerst een groot feest en een boek over de geschiedenis. Van harte!

FEDEX

Ook 'The King's Crown' raakt wel eens kwijt in de pakketdienst

Kent u die mop van die kroon die naar Bracknell zou gaan? Nou, die ging dus niet.

Om u, gewaardeerde lezer, niet langer in spanning te houden: dit gaat over een tand van Elvis Presley, alias The King. Een Engelse tandartspraktijk zou de kroon gebruiken in een campagne om mensen bewust te maken van mondkanker. Maar FedEx had de kroon de verkeerde kant opgestuurd: de tand moest arriveren bij de praktijk in Bracknell, ten westen van Londen, maar in plaats daarvan kwamen er tandartsbenodigheden voor het eiland Wight aan.
'Het was een domper op onze campagneactiviteiten', zei tandarts Teresa Day tegen de BBC. 'We zouden ons verkleden als Elvis en zo patiënten gratis onderzoeken op mondkanker. Zij moesten nu teleurgesteld naar huis, omdat de kroon er niet was.' Uiteindelijk werd de tand pas 's middags bezorgd door FedEx.

BEELDBEWERKING EDWARD OUWERKERK

Te laat

De koeriersdienst had het pakketje getraceerd - het was onderweg naar het Schotse Dundee - en zette de fout recht. Te laat voor de georganiseerde dag in Bracknell, zo bleek. FedEx verontschuldigde zich en verzekerde dat de kroon voortaan op tijd zou zijn. Deze is namelijk op een toernee door Groot-Brittannië, die eindigt op 17 juni in Hull.
De kroon zit opmerkelijk genoeg in een gipsafdruk van het gebit van de Amerikaanse zanger. De Canadese tandarts Michael Zuk, die de afdruk voor 6500 pond kocht, stelde de kroon ter beschikking. | PW