

Shortsea zoekt in Engeland de kleinere havens op

DUINKERKE - Voor David Cheslin, voorzitter van Coastlink Network Ltd, heeft het idee van samenwerking op het gebied van het shortsea vervoer de laatste tijd heel wat aanhangers gewonnen. Tijdens de Coastlink conferentie in Duinkerke, is behoorlijk wat aandacht besteed aan de initiatieven om dergelijk vervoer ook in de kleinere Britse havens te ontwikkelen. In de grotere kusthavens kan het spoor meestal het groeiende vervoer niet snel genoeg verwerken.

DOOR THEO FRISON

Coastlink begon in mei met de eerste vergadering over de samenwerking met shortsea shipping. De expediteurs zitten daarover weldra in Londen samen met het ministerie van Transport en met de spoorwegaansmaatschappijen. Volgens David Cheslin zijn de expediteurs bereid om shortsea te gebruiken, en ze houden rekening met de voordelen op milieuvlak. Op een eerste conferentie van Coastlink in Rotterdam kwamen nauwelijks expediteurs opdagen. Een tweede bijeenkomst in Londen was bijna geslaagd. Driemaal scheepsrecht dus. Op de conferentie in Duinkerke was er een internationale deelname. Cheslin stelt vast dat voor een multimodale oplossing een goede spoorverbinding onontbeerlijk is. In de grotere kusthavens blijft het spoor omwille van de drukte te veel achterwege bij het vervoer naar het achterland. Daarom kiezen expediteurs steeds meer een toegang naar Groot Brittannië langs kleinere havens zoals Tyne en Immingham. Daar kunnen de goederen sneller hun reis veder zetten.



● Volgens David Cheslin verloopt het spoorverkeer in de kleinere Britse havens vlotter.

FOTO T. FRISON

Samenwerking

Om echt iets te bereiken is echter meer samenwerking tussen de operatoren nodig. Zowel een containertrein als een containerschip hebben voldoende TEU nodig om rendabel te werken. Alhoewel deepsea operatoren wel bereid zijn om een schip te delen, gebeurt dat nog niet bij de shortsea. Ook het spoor denkt er nog niet aan. Enkele voorbeelden uit de praktijk. Als eerste sprak Bart Opsomer van de nv Wienerberger over het vervoer naar Groot Brittannië van bakstenen uit België en Neder-

land. Op het laatste ogenblik had deze spreker echter vernomen dat hijzelf ook plots op de straat stond. Hij had zijn tekst dan doorgegeven aan Miel Vermorgen van de haven van Zeebrugge.

Bakstenen

In de tekst werd verwezen naar het specifieke probleem van producten als bakstenen. De groep heeft op verscheidene markten problemen met de in verhouding lage kostprijs van het product met de vervoerskosten. De groep voert al uit

naar Groot Brittannië, waarbij gebruik gemaakt wordt van zes meter flats, en naar Scandinavië en de Baltische staten, waar gebruik gemaakt wordt van containers. De groep ondersteunt ook het vervoer naar het binnenland langs de waterweg. Nieuwe markten worden bereikbaar, indien bijvoorbeeld een retourvracht gegarandeerd is. In Rusland zou dat mogelijk zijn met non-ferro metalen, die ook bij de retourvracht op de flats kunnen geladen worden. In België gaat het om het bedrijf De Simpel, dat jaarlijks goed is voor

David Cheslin vertrouwt in toekomst van samenwerking

een omzet van 300 miljoen euro. Wienerberger heeft geen productie-eenheden op de Britse markt. De bakstenen worden in de steenbakkerij op zes meter flats geladen, met een maximum gewicht van 28 ton per flat. Die worden langs de weg naar Zeebrugge gevoerd, en worden in Hull afgeleverd in eigen depots in de havenregio. Er is een zeer hoge rotatie in deze dienst. De flats worden leeg gestapeld om naar Zeebrugge terug te keren. Daarvoor moeten nu zoveel mogelijk return goederen worden gevonden. De ginds geleverde bakstenen beantwoorden aan de Britse standaards. "We moeten daarbij denken als de mensen ter plaatse". Naar Rusland en de Baltische staten wordt via Vlissingen verscheept op 12 meter rol trailers. "We werken intermodaal met wegvervoer en zeevaart. Van een modal shift moeten we ook tot een mental shift komen".

Visbeen

Dan kwam Adrie Visbeen aan het woord, die gespecialiseerd is het vervoer van verse producten. Zijn bedrijf schakelt daarbij meer en meer over naar containers. Zijn familiaal bedrijf is sedert 1925 actief in het vervoer van fruit en groenten. Visbeen introduceerde vier jaar geleden 45 voet koelcontainers met palletbreedte in zijn operaties en richtte daarna, samen met twee partners 'Coolboxx' op. Het bleek dat deze uitrusting kostengunstig kan ingezet worden op vele bestemmingen die voor-

dien honderd procent wegvervoer waren. Vandaag de dag werken Coolboxx en DailyFresh, waarin Visbeen ook een partner is, nauw samen met hun klanten om meer milieuvriendelijke oplossingen uit te werken met 45 voet containers, eerder dan 13,6 meter trailers, zelfs voor zeer tijdgevoelig vervoer.

Activiteiten

Visbeen staat in voor meer dan 500 verse leveringen per dag, gaande van één palet tot een volledige lading. Op de groothandelsmarkt staat het bedrijf in voor nachtleveringen. Het enige probleem daarbij zijn de vastgelegde rijtijden voor de chauffeurs. De firma heeft een AB dienst op Groot Brittannië waarbij twee lagen containers via ro-ro worden verscheept. Een gelijkaardige AC dienst verzekerde de verbindingen met Ierland. Er wordt ook gewerkt met Marokko, Zweden, Italië en Spanje.

"In Groot Brittannië is het toelaten gewicht op de weg twee ton minder dan bij ons. Het probleem daar is dat vele havens niet gedurende 24 uur gedurende de zeven dagen per week werken". Problemen heeft Visbeen wel met het spoor, waar bij het minste probleem de containers gewoon opzij worden gezet. Visbeen verwacht dat tegen 2020 veel meer 45 voet koelcontainers worden gebruikt. Wegvervoer en intermodaal vervoer zullen dan in een verhouding staan van 50/50. Vandaag de dag is dat nog 80/20 ten voordele

van het wegvervoer. "Shortsea groeit het meest. Wij zijn klaar voor de toekomst".

Samenwerking

Paul Dean, van Iggesund Paperboard Europe, zette uiteen hoe zijn bedrijf het in Groot Brittannië aanpakt. Een belangrijk productiebedrijf van de groep aan de Westkust van Groot Brittannië had geen goede wegverbinding, ligt twee kilometer van een spoorpunt en heeft geen verbinding tot een nabije haven met containerverbinding. Andere bedrijven in de omgeving werden gecontacteerd om na te gaan of ze samen voldoende containervracht kunnen aanbieden om een containerdienst naar een nabij zijnde haven te lokken. Er werd een mogelijkheid gevonden in de haven van Workington, een kleine haven die nu 170.000 ton uitgaande vracht en 194.000 ton inkomende vracht verwerkt. Er bestaan momenteel voor het vervoer al strikte regels wat het milieu betreft, en die kunnen nog strenger worden. Dat kan voordelig zijn voor het containervervoer. Workington is zeer getijde gevoelig.

Men beschikt er over een ro-ro kade, maar niet over een containerkraan. Paul Dean zoekt voor al steun van de overheid in deze regio die door het sluiten van de mijnen heel wat activiteiten verloren is. Wat de Tresco treinverbindingen betreft merkt hij op dat die maatschappij over gesubsidieerd is. Treinen met een lengte van 700 meter zijn hier onmogelijk. "Er zijn te veel beperkingen in de mogelijkheden van het spoor, terwijl we anderszits over zoveel kusthavens beschikken om de verbindingen over het water te organiseren".