

DISCUSSIEBIJDRAGE

Bart Vannieuwenhuyse TRI-VIZOR nv – UCLL - UHasselt

Discussiebijdrage bij: **de container in de logistieke keten** door Monique van den Berg, Mathijs Jacobs, Robbert Janssen, Ralph Meijers, Marly Odekerken-Smeets, Maria Velema

MULTIMODAAAL HINTERLANDSYSTEEM VOOR CONTAINERLOGISTIEK

Moeten we geen werk maken van een geïntegreerd multimodaal hinterlandstelsel voor containerlogistiek? M.a.w. kan het niet veel beter?

Waarnemingen:

- Vandaag stellen we dat initiatieven vaak 1-op-1 gebeuren. Een rederij zet bvb. exclusieve corridor op voor eigen carrier haulage samen met een inland terminal.
- Inland terminal consolideert goederenstromen en gaat onderhandelingen aan met deepsea terminal met oog op vaste tijdvensters.
- Deepsea terminal optimaliseert de eigen yard, de andere spelers in de keten dienen zich hier naar de schikken.
- Vele operaties gebeuren vraag-gestuurd. Planningen worden vrijwel nooit gehaald. Er moet steeds weer herpland worden.
- Havencommunity kijkt naar achterland voor bundeling van flows, achterland verwacht ook van havenspelers engagementen. Er is geen gezamenlijk beleid.
- De verschillende transportmodaliteiten worden eerder als concurrent uitgespeeld, veeleer dan als aanvullende of versterkende onderdelen van een multimodaal transportsysteem.
- Modal split blijft 'ondermaats' voor container flows van en naar de haven...
- Er is een grote fragmentatie in spelers, overslagpunten, flows,... dat zet de efficiëntie onder druk. Netwerkcapaciteiten die niet onbeperkt zijn, worden niet goed benut.

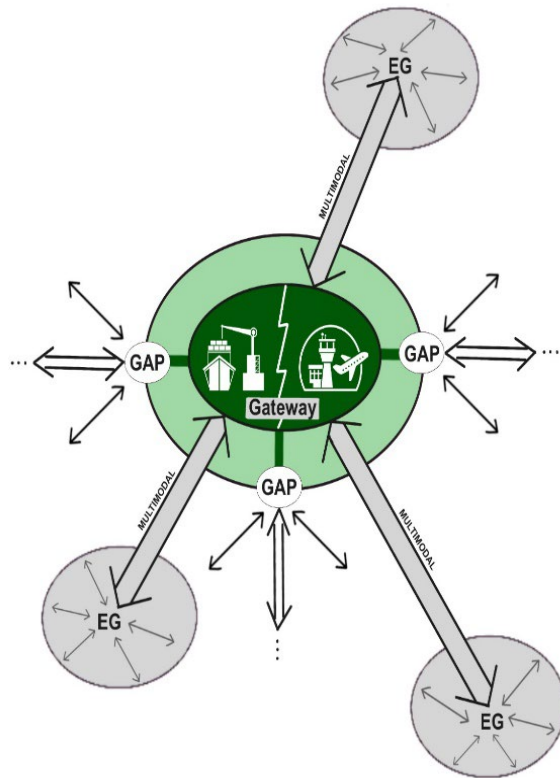
Vandaar een pleidooi voor een geïntegreerd multimodaal hinterlandstelsel voor containerlogistiek.

De volgende componenten dienen te worden onderscheiden in een dergelijk havenlogistiek systeem:

- De Gateway of haven als hub, internationale knoop;
- De Extended Gateway (EG) als hinterland cluster of (regionale) knoop;

- De corridor als multimodale verbindende transportas;
- Het Gateway Access Point (GAP) als toegangspunt en transshipment punt.

De onderstaande figuur verduidelijkt de rol van de onderscheiden componenten schematisch.



Figuur: Port Logistics System - 4 componenten

Deze componenten dragen elk bij aan de efficiëntie en effectiviteit van de goederenstromen. Laten we dieper ingaan op elk van de genoemde componenten.

Gateway of haven als hub, internationale knoop

De haven fungeert als het kloppende hart van het logistieke systeem. Het is niet alleen een locatie voor de ontvangst en verzending van goederen, maar ook een internationale knooppunt waar verschillende transportmodi samenkomen. Hier vinden complexe logistieke processen plaats, zoals laden, lossen, opslag en distributie. De haven fungeert als een cruciaal knooppunt voor internationale handel en transport.

Extended Gateway (EG) als hinterland cluster of knoop

De Extended Gateway vormt een uitbreiding van de haven naar het achterland. Het is een cluster of knooppunt dat verbonden is met de haven en fungeert als een schakel tussen de havenfaciliteiten en

het bredere achterland. Dit kan bestaan uit distributiecentra, transportknooppunten en logistieke hubs die zorgen voor een vlotte doorstroming van goederen van en naar het hinterland.

Corridor als multimodale verbindende transportas

De corridor is een essentieel onderdeel van het logistieke systeem en fungeert als een multimodale transportas. Het omvat wegen, spoorwegen, waterwegen en mogelijk zelfs luchtverbindingen die samenwerken om een naadloze goederenstroom te waarborgen. De corridor vergemakkelijkt efficiënte en geïntegreerde logistiek door verschillende transportmodi met elkaar te verbinden en te integreren (synchromodaliteit of co-modaliteit).

Gateway Access Point (GAP) als toegangspunt en transhipment punt

Het Gateway Access Point (GAP) is een specifiek punt binnen de logistieke keten waar goederen toegang krijgen tot de havenfaciliteiten. Het fungeert als een toegangspoort aan de rand van het 'havengebied' en dient tevens als transhipmentpunt of transferium waar goederen van het ene transportmiddel naar het andere worden overgezet. Dit optimaliseert de logistieke stromen en verhoogt de efficiëntie van het transportproces. De transporteur hoeft de vertragingen en opstoppen in het havengebied niet te trotseren. Aan de rand van dat havengebied wordt de lading afgegeven (export) of opgehaald (import).

Door deze componenten nauwkeurig te onderscheiden en te integreren, ontstaat een goed gecoördineerd havenlogistiek systeem dat in staat is om goederen op een snelle en kosteneffectieve manier te verplaatsen, zowel binnen de haven als tussen de haven en het achterland.

In Antwerpen (POAB) zet men alvast samen de eerste stappen.

Volgende vragen lijken interessant voor de discussie:

- Ziet u gelijkenissen (of verschillpunten) tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen (POAB) inzake containerlogistiek?
- Hoe ziet u de *modal split* (verdeling over de verschillende transportmodaliteiten) voor containervervoer naar achterland evolueren?
- Hoe ziet u de groei van de containerbehandelingsvolumes in onze West-Europese havens evolueren?