


UW GELD, UW WERK
TRANSPORT • Pfizer heeft goederentrein naar China al getest

Goedkoper dan het vliegtuig en pak sneller dan een schip

Belgische aardappels, geneesmiddelen en andere producten worden vanaf december of januari met de trein van Antwerpen naar China vervoerd. De kans dat Chinezen Belgische frieten leren kennen, is daardoor een pak groter.

• Het Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL), een innovatiecentrum dat subsidies krijgt van de Vlaamse overheid, heeft gedurende twee jaar onderzocht of Belgische bedrijven hun producten per trein naar Rusland, Kazachstan en China kunnen sturen. Er liggen vandaag al sporen tussen de haven van Antwerpen en de Chinese stad Tsjoenking. Ze worden vooral gebruikt voor het transport van China en Rusland naar Duitsland.

De Amerikaanse computergiganten Ace en HP vervoeren zo bijvoorbeeld computers. Nu de Chinese bevolking steeds rijker wordt, willen ook enkele Vlaamse bedrijven hun producten met de trein naar het oosten vervoeren. Bovendien is spoorvervoer goedkoper dan een vliegtuig en sneller dan een boot. De containers met goederen zouden er 22 dagen over doen om van Antwerpen naar Tsjoenking te rijden, terwijl een boot veertig dagen onderweg is.

“Potentieel”

Geneesmiddelenproducent Pfizer overweegt sterk om van dit spoorwagennet gebruik te maken. “We hebben een testrit met een lege trein van Antwerpen naar Kazachstan gemaakt”, zegt Peter Menu, woordvoerder van Pfizer. “Daaruit bleek dat er onderweg geen grote temperatuurschommelingen waren. Dat is heel belangrijk voor ons, omdat onze geneesmiddelen op een koele plaats moeten worden bewaard. Hier zit dus zeker potentieel in.”



Goederentreinen razen door China. In de winter zullen er wekelijks drie treinen van Antwerpen naar China sporen met Belgische producten aan boord. FOTO BELGA

De trein moest onderweg geen enkele keer tanken, omdat de container op een mengeling van diesel en elektriciteit rijdt.

Volgens Kris Neyens, die het project leidt, zullen de eerste treinen met Belgische goederen snel naar China vertrekken. “We willen starten in de winter”, zegt Neyens. “Het traject loopt via Antwerpen over Duis-

burg, Polen, Rusland, Wit-Rusland en Kazachstan naar China. We voorzien weinig problemen met de douanes. Rusland, Wit-Rusland en Kazachstan vormen bijvoorbeeld een douane-unie. We willen drie treinen per week laten vertrekken. In elke trein is plaats voor veertig containers. Dat zijn dus zesduizend containers per jaar.”

“Vrachtwagens staan vaak in de file en als het vriest, staan ze zelfs stil.”



KRIS NEYENS
VLAAMS INSTITUUT
VOOR LOGISTIEK

De containers zullen worden aangekocht door de nationale spoorwegmaatschappij van Kazachstan, die de kosten deelt met de spoorwegen in Rusland, Wit-Rusland en China. Nadien wordt er op de vrije markt nog een Europese partner gezocht.

De Belgische groente- en fruitsector staat te springen om mee te doen. “Vandaag voeren we Belgische peren, appels, wortelen en kollen met vrachtwagens naar Rusland en Kazachstan”, zegt Veerle Van der Sypt, algemeen secretaris van FVP House, de koepelorganisatie Belgische groente- en fruitindustrie. “Maar die vrachtwagens staan vaak in de file en kunnen niet rijden als het vriest. Als we onze groenten en fruit via het spoor kunnen vervoeren, zijn die problemen grotendeels opgelost en kunnen we onze exportvolumes zelfs verhogen.”

Ook Romain Cools, directeur van de aardappelenfederatie Belgapom, is positief. “Wij hopen onze Belgische diepvriesfrieten via deze spoorverbinding makkelijker in de restaurants in het Chinese binnenland te krijgen. Met het wegtransport is dat bijna onmogelijk. Maar de stad Tsjoenking, die op het traject ligt, bevindt zich op 1600 kilometer van de kust en biedt dus de mogelijkheid om nieuwe markten aan te boren.”

CHRISTOF WILLOCK