

**GOEDERENVERVOER
PER SPOOR
NAAR CHINA**



**“Het lijkt niet snel,
maar het blijft
wel bollen”**

Met de trein van Antwerpen naar China’ Deze en andere krantenkoppen stonden deze zomer boven berichten over de rechtstreekse spoorverbinding tussen onze belangrijkste haven en het Verre Oosten. De titels spraken tot de verbeelding – ‘In twintig dagen van Antwerpen naar China’ – maar lieten veel vragen open. Kris Neyens van het VIL kent de antwoorden.

Timothy Vermeir

Er is al lang sprake van goederenvervoer via het spoor tussen West-Europa en China. Het Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL) voerde samen met 10 partners (BASF, Pfizer, UCB, MSD Be well, fvp house, POM Antwerpen, POM West-Vlaanderen, UTI, Eastman, Port of Antwerp) een collectief onderzoeksproject uit naar de mogelijkheden van (geconditioneerd) spoorvervoer op dit traject. Kris Neyens was er van in het begin bij betrokken als projectleider. “Eerzijds zijn we gaan kijken of het wel kan, of er voldoende draagvlak is”, zegt hij. “Welke route moet je volgen? Welke technische op-

lossing heb je nodig? Kan je dat tracken en tracen? Is het wel veilig? Zijn de douaneovergangen performant? En zo verder.” Conclusie van het onderzoek: ja het is mogelijk; ja, er zijn potentiële volumes; ja, de randvoorwaarden zijn vervuld. Het onderzoek van het VIL is nu de belangrijkste troef die Antwerpen en Vlaanderen in de hand hebben, zegt Kris Neyens. “We hebben het veldwerk gedaan en weten waar de potentiële volumes zitten.” Samen met Kris Neyens kijken we grondig naar het verhaal achter de spectaculaire klantenkoppen, met een antwoord op elke vraag die er toe doet.

**Ligt er eigenlijk al een spoorlijn
tussen Antwerpen en China?**

Eerst en vooral dit: er zijn verschillende spoorverbindingen waarover deze zomer, maar ook al vroeger, gesproken is. Zo wil de Chinese overheid heel graag bijkomende hogesnelheidslijnen aanleggen zodat passagiers van China tot in Londen kunnen sporen. Er zal af en toe wel eens een pakje meereizen, maar in se is dat geen goederenvervoer. Uiteraard bestaat er al een spoornetwerk

dat Antwerpen, maar ook Napels, Rotterdam, Madrid of – om maar wat te zeggen – Zichem met China verbindt. De rails verbinden ons land met Duitsland, Polen, Wit-Rusland, Rusland, Kazachstan en uiteindelijk China. “Er is één grote hindernis waardoor mensen denken dat die verbinding er niet is, en dat is het feit dat Rusland een eigen spoorbreedte heeft”, zegt expert Kris Neyens. Dat technisch probleem wordt opgelost door te werken met wagons met variabele wielbreedte die versmald of verbreed worden aan de grensovergang, of door de containers waar nodig over te laden. Dat laatste is de meest courante aanpak. “Er zijn een aantal van die grensovergangen – de bekendste is Brest-Mafaszewicz aan de Pools-Wit-Russische grens – waar men afgesloten terminals heeft gebouwd waar containers van het ene spoorchassis op het andere worden gezet. In de praktijk zijn dat twee sporen die naast elkaar liggen, en met een stacker of een kraan gaan de containers van de ene wagon op de andere. Dat is tegelijk een bewaakte zone en douanezone. Daar is al enige efficiëntie.”



Kris Neyens: "Transport per spoor zal altijd een nicheproduct blijven waarbij de combinatie snelheid-kost-volume altijd van doorslaggevend belang zal zijn"

De Russische spoorbreedte wordt in alle landen van de voormalige Sovjet-Unie gebruikt – naast Rusland en Wit-Rusland ook in Kazachstan, Oezbekistan, Mongolië... – wat wil zeggen dat er pas opnieuw aan de Chinese grens moet overgeladen worden. "Ook daar aan de grenzen daar heb je dezelfde installaties. In Khorgos, op de Kazachs-Chinese grens, is nu ook effectief zo'n 'transferium' opgestart. Dat is een project van DPWorld, in samenwerking met de Chinese en Kazachse regering, met de bedoeling daar een *Special Economic Zone* te bouwen net zoals men dat heeft gedaan in Jebel Ali in Dubai, waar DP World zijn thuisbasis heeft. DP World gelooft in die landverbinding, niet alleen tussen China en West-Europa, maar ze zien dat ook als een soort hub naar al die Centraal-Aziatische staten om ook daar de economie verder te doen openbloeien."

Zijn er al goederen die via het spoor reizen tussen China en West-Europa?

Ja, die zijn er. Zo zijn er computers van HP en Acer, bijvoorbeeld, die in China gemaakt worden en per trein naar West-Europa worden vervoerd. Hebt u een computer van dat merk, dan is de kans reëel dat hij via de lijn Chongqing-Duisburg – 8.000 kilometer van elkaar verwijderd – tot bij u is geraakt.

Het probleem met de bestaande spoorverbinding is dat ze niet in evenwicht is: goederen reizen van oost naar west, maar er is géén retourvracht. "Nu zijn er een aantal Chinese provinciesteden zoals bijvoorbeeld Chongqing, maar ook Chengdu, die treinen in westelijke richting en de herpositionering van de containers nadien subsidiëren. Maar zo'n spoorverbinding is pas rendabel als je in twee richtingen vervoer hebt." Met andere woorden: de Chinezen subsidiëren de lijn opdat de computerfabrikanten kunnen exporteren, maar zonder

die steun is vandaag vervoer per spoor over die afstand niet rendabel.

Welke concrete plannen zijn er? Welke transporten zouden er op redelijk korte termijn kunnen komen?

Het VIL keek naar geconditioneerde transporten in oostelijke richting. Concreet gaat het om de zogenaamde reefer-containers, temperatuurgecontroleerde containers van 45 voet die uitgerust zijn met een track&trace-systeem. Dat is om verschillende redenen een haalbare kaart.

In oostelijke richting is er in Vlaanderen vraag naar geconditioneerd transport, onder meer van de farmaceutische industrie, maar bijvoorbeeld ook vanuit de fruitsector. Reefer-containers laten toe om producten onder ideale omstandigheden de 8.000 kilometer lange reis te laten afleggen.

Anderzijds verloopt het transport in westelijke richting vandaag maar acht maanden op 12: tijdens de wintermaanden wordt het te koud in klassieke containers om computers te vervoeren. "De partijen die in westelijke richting rijden, zoeken naar een winteroplossing. De reefer-containers zijn daar een antwoord op. In de zomer moeten ze die niet opzetten, maar dan heb je wel een gesloten kring van containers die altijd opnieuw gebruikt kunnen worden."

Wat is er nodig om een spoorverbinding tussen China en West-Europa rendabel te maken?

In eerste instantie is het nodig dat containers in beide richtingen goederen vervoeren: een gesloten loop wil zeggen dat er geen kosten meer zijn voor de herpositionering van de con-

tainers.

Maar er is meer dan dat, zegt de expert. "Je kan pas rendement halen als je met bloktreinen werkt. Dat wil zeggen dat je een volledige trein vormt met 40 containers van 45 voet. Dat is goed voor twintig wagons om een trein te vormen van 600 à 650 meter. Als je zo een bloktrein op het netwerk zet, dan wil dat eigenlijk zeggen dat die non-stop doorrijdt en niet hier en daar een container afzet. Je kan bijvoorbeeld wel zeggen dat je in Antwerpen vertrekt met 25 containers en er in Duisburg nog 15 bijkomen om zo de bloktrein te vormen, eventueel koppel je er op het Russische netwerk nog een aantal aan, maar de trein blijft in zijn geheel een trein. Als je dat kan exploiteren in beide richtingen en je hebt een fatsoenlijke bezettingsgraad, pas dan heb je een product dat een nicheplaats in de markt kan opnemen."

Welke positie kan het vervoer per spoor in nemen in het logistieke landschap van vandaag?

Goederentransport over lange afstand via het spoor neemt een plaats in tussen ander modi. Het is niet voor iedereen interessant, maar voor welbepaalde markten en sectoren kan het een oplossing zijn, zegt Kris Neyens. Vandaag worden er bijvoorbeeld conference peren uit Belgisch Limburg uitgevoerd naar Mongolië. Dat traject leggen de vruchten af per vrachtwagen, wat per vrachtwagen tussen de 12.000 en 15.000 dollar kost. "Het spoor zal goedkoper, sneller en veiliger zijn."

Behalve groenten en fruit, zijn er ook andere markten waar Kris Neyens aan denkt. De farmaceutica uit het oorspronkelijke project van



het VIL, maar ook cosmetica, bepaalde vormen van elektronica, zelfs staal- en aluminium-coils. "Als je die op een twintigtal dagen daar krijgt, dan moet je die ook al niet meer coaten. Immers, dat coaten gebeurt alleen maar omdat ze met de boot langer dan 30 dagen onderweg zijn en beginnen te corroderen."

Kris Neyens benadrukt wel dat spoorvervoer over dergelijke afstanden steeds een niche-markt zal blijven. "Stel nu dat we één trein per dag laten rijden, dus vijf per week. Dan heb je 200 containers in één richting rijden en dat 50 keer per jaar: dat zijn 10.000 containers. Dat in twee richtingen, dat is 20.000 containers: in de massa van de containers betekent dat niets, maar het is een economisch en technisch interessante oplossing voor verschillende bedrijven."

Is de trein een alternatief voor elke speler die naar Centraal-Azië of China wil exporteren?

"Dit is geen oplossing voor iemand die af en toe eens een container heeft, of heel variabele transporten", klinkt het klaar en duidelijk bij Kris Neyens. "Je gaat eigenlijk met partijen moeten samenwerken die misschien wel een seizoensfluctuatie kennen, zoals de mensen met peren en dergelijke, maar het belangrijkste is dat je de mix hebt om je treinen te vullen zodat je bloktreinen kan vormen."

Er kunnen, zodra een regelmatige verbinding is opgezet, opportuniteiten zijn voor wie af en toe eens één container moet transporteren, maar dergelijke verladings moeten er niet op rekenen dat er een plaatsje op de bloktrein vrijkomt.

Wat zijn de voordelen van het transport per spoor?

Er zijn een aantal voordelen verbonden aan het transport via het spoor.

Zekerheid er daar één van, ook al is dat in ons land misschien niet de eerste eigenschap die we met het spoor associëren. "We denken soms dat treinen en sporen niet erg betrouwbaar zijn. Nu, in Rusland wordt het spoornet erg intensief gebruikt met bloktreinen en die zijn erg betrouwbaar. Het is een beetje de valse traagheid: het lijkt niet snel, maar het blijft wel bollen, zeker als je met bloktreinen werkt. Als je gewoon een individuele container in het spoornetwerk pompt, haal je die snelheid helemaal niet meer."

De zekerheid kan bovendien nog verhoogd



worden door gebruik te maken van containers die zijn uitgerust met track&trace-technologie. Dan heb je continu real time zicht op waar de containers zich bevinden, wat de temperatuur is in de container en of de deuren geopend geweest zijn. "Er zijn ook een aantal transporteurs die dat kunnen aanbieden, maar zeker tegenover maritiem is dit een voordeel. Ook al zijn er rederijen die track&trace aanbieden, zodra de container op het schip zit, is dat vaak een zwart gat tot hij terug in de haven komt", zegt Kris Neyens, die er wel meteen aan toevoegt dat er al bij al weinig calamiteiten gebeuren. "Maar geconditioneerd vervoer via het spoor is zeker een veilig vervoersmiddel." Er is ook een ecologisch voordeel ten opzichte van luchtvracht of wegvervoer. Tegenover maritiem transport, met inbegrip van het voor- en natransport, zal dat voordeel er niet zijn, gewoonweg omdat de omvang van de schepen ondertussen zo groot is, dat de ecologische impact per vervoerde container steeds kleiner wordt.

"Wat ook een voordeel is, is dat het ook nieuwe markten opent", vervolgt Kris Neyens, doelend op de landen van Centraal-Azië zoals Kazachstan, Oezbekistan, Kirgië en zelfs het westen van China die maritiem niet of zeer moeilijk bereikbaar zijn. "Er zijn farmaceutische spelers die ons vertelden dat ze wel exporteren naar die regio, maar alleen per luchtvracht. Dat is maar voor een aantal producten doenbaar, maar voor een heel aantal andere kan dat niet omdat het transport te duur is: maritiem geraak je er niet, en via de weg is het te duur en is er het risico op diefstal. Dat kan je met de trein opvangen."

Veel voordelen en plannen, maar waarom gebeurt het nog niet?

Kris Neyens noemt twee voorwaarden die moeten voldaan zijn alvorens er inderdaad met de regelmaat van de klok een bloktrein over en weer rijdt.

In eerste instantie moet er geïnvesteerd worden in die containers – de fameuze reefer-containers die voor een gesloten kring kunnen zorgen. Vandaag zijn er verschillende partijen, vooral vanuit Kazachstan, die al in een aantal containers hebben geïnvesteerd. Daarnaast zijn er ook containerbouwers die eventueel een lease-vloot zouden willen opzetten. Op dit vlak gaat het duidelijk de goede richting uit.

De andere voorwaarde ligt moeilijker. "Er moet ook een commercieel netwerk zijn", legt Kris Neyens uit. "En dat is waar het schoentje momenteel wringt. In westelijke richting is er geen probleem, want die provincies in China hebben allemaal een soort van lokale logistics council waar de overheid en de verschillende nationale spoorbedrijven zitting in hebben." Maar hier, in West-Europa is er nog geen aanspreekpunt voor verladings die willen exporteren in oostelijke richting, iemand die het hele traject onder zijn hoede heeft, ook de verantwoordelijkheid neemt en het spoorproduct kent.

Conclusie?

"Transport per spoor zal altijd een niche-product zijn waarbij de combinatie snelheid-kost-volume altijd van doorslaggevend belang zal zijn", klinkt het. Maar verladings voor wie de berekening klopt, kunnen er mogelijks wél een groot voordeel uit halen.