

Havenproject in Myanmar om Noord-India te bedienen

HAVENS

In een recent bilateraal akkoord tussen Myanmar en India hebben de twee landen er zich toe verbonden de haven van Sittwe in Myanmar uit te breiden en de Sittwe-corridor met de Noord-oost-Indiase provincies (bekend als de Zeven Zusters) uit te bouwen. De haven moet uitgebreid worden en er moet een nieuwe terminal komen, waardoor Sittwe rechtstreeks diensten kan bieden naar Kolkata. Het project zou 120 miljoen dollar kosten. Over land vergt de tocht van de Zeven Zusters naar Kolkata 932 mijl.

Hongarije verplicht AIS-transponder

BINNENVAART

Alle schepen die op het Hongaarse deel van de Donau varen, moeten voortaan een AIS (Automatic Identification System)-transponder aan boord hebben die ingeschakeld is. De transponder is noodzakelijk voor de communicatie in het kader van River Information Services (RIS). Tot eind dit jaar kunnen de transponders nog in Oostenrijk uitgeleend worden. Daar wordt de transponder al sinds 2008 aangeraden op de Donau. Vanaf 2012 moeten binnenschepen er op de belangrijkste waterwegen over een vast toestel beschikken.

Organisaties TLN en Fenex bereiden samensmelting voor

FUSIE

Transport en Logistiek Nederland (TLN) en expediteursorganisatie Fenex bereiden een fusie voor die op 1 januari volgend jaar een feit kan zijn. Dat heeft voorzitter Alexander Sakkers van TLN verklaard. Een begeleidingscommissie waarin beide organisaties zijn vertegenwoordigd, werkt een aantal technische en praktische aspecten uit. Volgens Sakkers verloopt dat werk bijzonder positief. Fenex hoeft niet volledig op te gaan in TLN, maar zou als deelmarkt onder de paraplu van TLN kunnen worden opgenomen.

ACV en ETF voeren actie voor meer verkeersveiligheid

WEGVERVOER

ACV-Transcom en de Europese Transportvakbond (ETF) hebben op de parking aan de grensovergang in Rekken actie gevoerd voor meer verkeersveiligheid, voor loyale concurrentie en tegen sociale dumping. De actie kaderde in de week van de verkeersveiligheid die door de ETF wordt georganiseerd. Daarnaast werd ook actie gevoerd tegen de valse concurrentie in de sector en tegen de sociale dumping. ETF en ACV-Transcom pleiten voor de nodige maatregelen op Europees niveau.

Kwaliteit supply chain houdt China competitief

WERELDHANDEL

Uit de kwartaalbarometer van AsiaInspection voor het derde kwartaal blijkt dat Chinese producenten voor verschillende uitdagingen staan. Zo zijn er de inflatie van de yuan en hogere minimumlonen. De inflatie van de yuan bedroeg in september 6,2% in vergelijking met september 2010. Hierdoor werden de Chinese producten duurder voor buitenlandse kopers. Desondanks blijft de vraag naar Chinese producten voortdurend groeien. AsiaInspection verwijst daarvoor naar het feit dat kopers even gevoelig zijn voor lead times en productkwaliteit dan voor het kostenplaatje.

Vlakke Europese markt zet autologistiek verder onder druk

ANALYSE BRIC-landen stellen toekomst veilig



Dankzij de export naar de BRIC-landen zal de Europese autoproduktie de komende jaren nog verder groeien.

De vlakke markt voor autoverkoop in Europa is slecht nieuws voor de autologistiekbedrijven. Zij zullen zich meer concentreren op de export van voertuigen.

Uit studies van marktonderzoeksbureau IHS Automotive blijkt dat 2012 een verloren jaar gaat worden voor de Europese auto-industrie. Die stevent volgens marktanalist Carlos Da Silva zelfs af op een "triple dip". Bovendien zullen verloren klanten niet snel weerkeren, vreest hij. "Tot dusver was het consumentenvertrouwen relatief goed, maar sinds augustus merken we een zichtbare afname. Door het herstelde consu-

umentenvertrouwen heeft de Europese automarkt zich in de eerste jaarliftperk, maar ze zakt nu weg als gevolg van de nieuwe vertrouwenscrisis", aldus Da Silva.

Ondanks de weinig hoopgevende signalen verwacht hij niet dat het zo'n vaart zal lopen als in 2008. "Toen was de financiële crisis reëel. Zo ver zijn we nu niet. Er is nog geen sprake van een kredietcrisis. Kredieten worden niet bevroren, wat

een lichtpunt is", meent de marktonderzoeker.

Da Silva vreest wel dat het pas tot 2013/2014 zal duren alvorens de Europese autoverkoop weer een normaal groeiritme zullen vertonen om dan in 2015/2016 opnieuw af te vlakken op een topniveau. "Maar dit zal lager zijn dan het recordniveau van 2007."

"Doordat Europa de schuldencrisis moet oplossen, zal de weg naar het herstel bijzonder lang zijn", voorspelt Da Silva. "Er is geen miraculeuze oplossing. Er is een verdere schuldschikking nodig van Griekenland, de rol van het Europese monetaire stabiliteitsfonds moet worden versterkt en

er zijn structurele hervormingen en loonmatigingen nodig om Europa terug op het goede spoor te zetten."

Volgens de analist is dat allemaal haalbaar, maar zal dit ten koste gaan van de overheidsconsumptie. "Die zal nagenoeg tot nul worden gereduceerd, waardoor nieuwe incentives voor de auto-industrie, zoals schroetpremies, zo goed als uitgesloten zullen zijn. Er zullen immers belangrijker zaken zijn waar het geld naartoe zal vloeien."

BRIC-landen als motor

Wat de autoproduktie betreft, blijft Da Silva vrij positief. "De OEM's zijn er beter aan toe dan in 2007. Ze hebben geleerd van de vorige crisis en hun strategieën aangepast. Bovendien beschikken ze nu over voldoende cash flows en zitten er geen gaten meer in de portemonnees van de autoproducenten. Ze hebben ook hun productie beter afgesteld op de vraag."

Uit onderzoek van IHS Automotive blijkt dat de export vanuit Europa de komende jaren nog verder zal groeien dankzij de BRIC-landen. Maar dit zal wel aan een traag tempo verlopen. "De Europese automarkt zal overeind blijven omdat de afzet niet beperkt blijft tot Europa alleen", stipt Da Silva aan.

Egon Christ, die wereldwijd verantwoordelijk is voor de autodistributie van Daimler en lid/woordvoerder van de Vehicle Logistics Group binnen de Europese vereniging van autoconstructeurs ACEA, verwacht dat de automarkt wereldwijd de komende zes jaar met meer dan 30% zal groeien. Europa daarentegen zal volgens hem slecht met iets meer dan 12% groeien.

"Azië wordt de komende jaren de belangrijkste groeimotor. In Europa

is er een saturatie opgetreden. Er zijn nu 470 voertuigen per 1.000 inwoners. Dit zal tegen 2017 open tot 530 per 1.000. China daarentegen is nog maar net komen kijken op de automarkt. Daar ligt nog erg veel potentieel. Ook Brazilië en India zijn erg dynamische groeiers", aldus Christ.

Problemen en uitdagingen

De Daimler-directeur geeft toe dat voorspellingen maken erg moeilijk is. "Op korte termijn zal de markt volatiele blijven, maar op langere termijn is groei verzekerd. Daarom moeten autoproducenten nu al hierop anticiperen", vindt hij. Dit kan onder meer door een expansie van het wereldwijde netwerk, zoals Daimler dit doet.

"Het gevolg van een groot wereldwijd netwerk is dat de complexiteit van de supply chain toeneemt. Vooral in nieuwe regio's wordt dat een uitdaging", aldus Christ. Hier vrees hij bottlenecks op het vlak van infrastructuur en transport, met name een tekort aan trucks, opleggers en congestie in de havens die onvoldoende voorbereid zullen zijn.

Om deze bottlenecks het hoofd te bieden, zullen autoproducenten in toenemende mate moeten inzetten op multimodaal transport. "Dat wordt een must", zegt Christ. Ook de inkoop van transport zal als gevolg van de erg volatiele prijzen door de toenemende concurrentie en inflatie een hele uitdaging worden, meent de Daimler-directeur. "Prijsfluctuaties zullen worden gevoeld door het chauffeurstekort, wegbeprijzing, toeslagen, stijgende brandstofprijzen en de wisselkoersen", meent Egon Christ.

© GUY BEYENS

VRACHTWAGEN

Scania en MAN gaan minder produceren

Omwille van de dalende vraag gaat Scania minder vrachtwagens produceren. Bij MAN wordt met een ploeg minder gewerkt, maar Daimler verwacht daarentegen een stijging van de vraag.



In Europa wordt de productie bij Scania met 10 tot 15% afgebouwd.

Scania zegt vanaf november het productieritme in Europa te zullen aanpassen aan de vraag. De financiële overheidsproblemen in Europa en de VS beginnen volgens de Zweedse constructeur hun impact uit te oefenen op de economie. Het zou onder meer leiden tot aarzelingen bij klanten.

"Er is niet alleen een marktvertraging merkbaar in Europa, maar ook in het Midden-Oosten beginnen de orders terug te lopen", zegt Martin Lundstedt, vice-president sales en marketing van Scania.

In Latijns-Amerika is de situatie stabiel. Er zal dus niet worden geraakt aan de productie in de Scania-fabrieken in Zuid-Amerika. Door de gedaalde vraag gaat de constructeur uit Söder-tälje zijn productie in Europa met zo'n 10 tot 15% afbouwen.

De Zweedse constructeur werkt in Europa al een paar jaar met korte leveringen van ongeveer acht weken. Op die manier kunnen de juiste signalen naar de fabrieken worden gestuurd als de orders teruglopen. Zo worden overbodige voorraden tot een minimum beperkt.

Ook MAN reageert op de dalende vraag. Omwille van een afname van

de orders heeft de Duitse truckbouwer een ploeg in zijn Europese fabrieken geschrapt.

Niettegenstaande deze ingreep verwacht MAN ook volgend jaar verder te kunnen groeien. Volgens topman Georg Pachta-Reyhofen zal de vraag naar vrachtwagens in de Europese kernmarkten ook in 2012 op een hoog peil blijven. Productiegroei verwacht MAN met name in India en Rusland.

Die zou er ook zijn bij de divisie onderhoud en service. In Zuid-Amerika gaat de truckbouwer uit München uit van een lichte daling.

Daimler Trucks ziet dan weer geen enkele reden om de productie te verminderen. Volgens topman Dieter Zetsche zijn er geen signalen die wijzen op een verslechtering van de markt. Hij verwacht eerder dat de truckbranche verder zal groeien. Met name Daimler Trucks zal het in de tweede jaarliftp goed doen, zegt Zetsche. Dit dankt de constructeur in grote mate aan de lancering van de nieuwe Actros.

GB

WEGVERVOER

Poolse transporteurs nemen Europese cabotagemarkt in handen

Vier op de tien cabotage-opdrachten in de EU wordt gereden door bedrijven uit de nieuwe lidstaten (EU12), met Polen als slokop. Anderzijds vindt bijna alle cabotage (97,7%) plaats in de EU15.

Dit zijn enkele van de meest in het oog springende bevindingen van het Road Freight Transport Vademecum 2010 Report, waarin de Europese Commissie inzoomt op de trends en de structuur van de wegtransportsector binnen de EU. Hoewel cabotage slechts goed is voor 1,7% van het totaal aantal wegtransportactiviteiten in de EU, gaat het om een sterk groeiend marktsegment. Zo lag het aantal tkm (ton kilometer) in cabotage-operaties in 2010 al 17% hoger dan in 2009 en met name de groei ervan bij de nieuwe lidstaten was opvallend (+51%), zij het iets minder dan de spectaculaire aanwas met 94% in 2009. Uit de bijge-

voegde illustratie blijkt overduidelijk hoe het wegvallen van een aantal cabotagebeperkingen vanaf 1 mei 2009 zijn effect niet heeft gemist, met name in de tweede jaarliftp van 2009 en de eerste twee kwartalen van 2010. Ook nadien blijft het aandeel inzake cabotage van

de EU12 groeien, terwijl het aandeel van de EU15 krimpt.

Transporteurs uit de EU12-landen nemen nu 38% van alle via cabotage gereden tkm voor hun rekening. In 2008 was dit slechts 15%. Vooral Poolse vervoerders hebben zich op de cabotage

gestort en hebben nu een marktaandeel van 21%. Nederland staat hier tweede met 12%. België bezet een zesde stek met een aandeel van 7%. Bijna alle cabotage (97,7%) vindt plaats in de oude lidstaten (EU15), en dan vooral in Duitsland (31%) en Frankrijk (30%), waar met res-

pectievelijk 6,5 miljard en 6,2 miljard tkm twee op de drie cabotage-operaties plaatshebben. Ons land heeft een aandeel van 6%, en is hiermee het vierde cabotageland. In relatieve termen, waarbij cabotage vergeleken wordt met het totaal van de nationale wegvervoermarkt, staat België zelfs met grote voorsprong op de eerste plaats. Met een penetratiegraad van 6,4% laat België Frankrijk en Denemarken (3,7%) en Duitsland (2,5%) ver achter.

Leegrijden

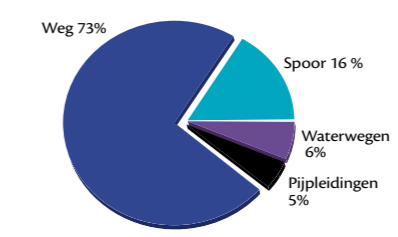
Ongeveer een kwart van de gereden kilometers (23,9%) heeft betrekking op het rijden zonder lading van leegrijden. Daarmee deden de wegtransporteurs het een tikkeltje beter dan in de periode 2006/2009, toen het aantal lege voertuig-km ongeveer 25% toegenam. Vooral het nationale wegtransport kampt met leegrijden (27,3%). Bij internationaal transport waarbij minstens twee landen betrokken zijn, ligt het

rijden zonder vracht beduidend lager (13,6%). Het rapport stelt terzake overigens ook grote verschillen vast tussen de EU-landen, met opvallend goede prestaties voor Denemarken (minder dan 15%), Zweden, Duitsland en Nederland. Voor België waren er geen data ter beschikking.

Veruit het gros van het wegvervoer wordt gerealiseerd met relatief jonge voertuigen. Vrachtwagens tot 4 jaar staan in voor 43% van het totaal aantal gereden kilometers, terwijl voertuigen ouder dan 10 jaar slechts 13% van de kilometers voor hun rekening nemen. Ook in deze verdeling is er een duidelijk onderscheid tussen het 'oude' en het 'nieuwe' Europa, waarbij de EU15 bijna de helft van de kilometers (46%) rijdt met jonge voertuigen, tegenover 32% voor de EU12. In EU15 vormt het sterk geplaatste Griekenland wel een uitzondering. Voertuigen ouder dan 10 jaar rijden hier liefst 40% van de kilometers.

Modal split van het binnenlands vrachtovervoer in EU

(Cijfers voor 2010 op basis van tkm)



Bron: Road Freight Transport Report 2010

2010 was voor de Europese wegtransportsector in termen van tkm een goed jaar, met een vooruitgang van 3% ten opzichte van 2009. Wegtransport blijft intussen ook met grote voorsprong de belangrijkste transportmodus, met een aandeel van 73% in de modal split. Spoor (16%), binnenvaart (6%) en pijpleidingen (5%) volgen op grote afstand. Het aantal tkm in 2010 lag wel nog ongeveer 9% onder het niveau van het precrisisjaar 2007.

KRIS ZEUVTS

Maak dit jaar van passie een geschenk



'Een echte Ben Wind'

Dit indrukwekkende fotoboek is een eerbetoon aan Rotterdams havenfotograaf Ben Wind (1953 - 2010). Op een foto van Wind is een schip nooit zomaar een schip en een container nooit zo maar een container. Kleuren, lijnen, doorkijkjes, Wind bezag de haven met het oog van een schilder, maar altijd puur en zonder opsmuk. In de 35 jaar dat hij met passie voor de fotografie en voor de haven zijn werk deed, heeft hij een schitterende collectie tot stand gebracht. Wie verbonden is met de Rotterdamse haven dan 'Een echte Ben Wind' des te meer waarderen.

Een bijzonder relatiegeschenk of kerstcadeau voor uw personeel.

Foto's geselecteerd door Ellen Wind, 48 pagina's groot formaat, 77 foto's, gebonden in hardcover, toelichting in Nederlands en Engels.

Dit unieke boek is in maart 2010 in kleine oplage gepresenteerd. Wegens groot succes is nu een herdruk in voorbereiding.

Winkelprijs € 49,95 nu bij een bestelling van 10 exemplaren of meer € 45 per stuk.

Teken in voor 20 oktober. U heeft de boeken op 1 december in huis.

www.nieuwsbladtransport.nl/benwind