

## HET GROOTSTE LOGISTIEKE PROJECT OOI

Van maart 2002 tot april 2003 hebben zo'n duizend Chinezen een vijftig jaar oude staalfabriek van *Hoesch* in Dortmund uit elkaar gelast en op transport geplaatst. Vanuit de binnenhaven van Dortmund vertrok bijna elke dag een vracht naar Antwerpen. Vandaar reisde het zeetransport richting Zhangjiagang, een havenstad aan de Yang Tse-rivier in de Oost-Chinese provincie Jiangsu. Het daar gevestigde staalbedrijf *Jiangsu Shagang Group* kocht de fabriek voor een vriendenprijsje.

Met een cargo van in totaal 250.000 ton is dit de grootste logistieke operatie die ooit in één fase werd afgewerkt.

*Trends* volgde het hele traject. Redacteur *Hans Brockmans* en fotograaf *Wouter Rawoens* brachten een bezoek aan Dortmund, waar ze de Chinese arbeiders bij de afbraak aan het werk zagen. Ze duidden de logistieke en maritieme afwikkeling in Antwerpen. En een reis naar Sjanghai en Jiangsu geeft meer inzicht in de motieven van de aankoop, en uitsluitsel over het uiteindelijke resultaat van de operatie.

Deze week brengt *Trends* het tweede deel van het drieluik: Antwerpen. In het volgende nummer komt China aan bod.

*Deze reeks kwam tot stand met de steun van het Fonds Pascal Decroos*



ZOMERREEKS: DUITSE STAALFABRIEK VERHUIST BOUT VOOR BOUT NAAR CHINA

# De verdwijntruc met een staalfabriek (deel 2)

*De knowhow van de Antwerpse dokwerkers: dat gaf voor de Chinese rederij Chippolbrok de doorslag bij haar keuze voor de Scheldestad als logistieke spil bij de verhuis van een volledige staalfabriek van Dortmund naar Zhangjiagang.*

*Toch zette de rederij ook eigen kranen in om zware onderdelen te laden.*

*Is het Antwerpse verzet tegen de 'zelfafhandeling' vol te houden?*



Antwerpen (België), Sjanghai (China)

Op kaai 248 van de Antwerpse haven liggen enorme weegbruggen van de Hoesch-staalfabrieken uit Dortmund. Ze zijn klaar voor transport naar China (zie kader). De ploegbaas staat via de walkietalkie in verbinding met de kraanlui. Dokwerkers bevestigen kettingen aan een gevaarte van 94 ton, zodat het op het schip de *Taixing* van rederij *Chipolbrok* kan worden geladen.

In Sjanghai verantwoordt *Chen Qiang*, operationeel manager van *Chipolbrok*, zijn keuze voor Antwerpen. „Antwerpse dockers hebben de knowhow voor *special projects* in hun vingers. De haven is lichtjes goedkoper, maar dat is amper van belang. In onze business bekibbelen we niet op prijzen. Snelheid, veiligheid en efficiëntie tellen. En een eigen terminal, want anders heb je gegarandeerd een catastrofe. Gelukkig biedt Antwerpen plaats voor dit soort projecten. Rotterdam? Die haven nemen we momenteel niet in

overweging.”

Vreemd genoeg blijft het *Havenbedrijf Antwerpen* — zeer on-Antwerps — erg bescheiden over dit soort trafieken. *Joeri Tielemans*, commercieel verantwoordelijke: „Al te veel reclame over de mooie marges en dergelijke zou concurrenten op verkeerde gedachten kunnen brengen.”

Ook voor officier *Tang Chun Hua* van de *Taixing* is Antwerpen favoriet. „Dokwerkers en havenbedrijven luisteren hier tenminste naar ons,” klinkt het. „In Hamburg en Rotterdam houden ze zich koppig aan de eigen regels en schemaatjes. Hier vorm je een team met het grondpersoneel. Daar ben je een van de vele anonieme klanten.” Nog een argument: „Ik drink liever Belgisch bier dan *Heineken*.”

„Over tien jaar lossen we hier Chinese BMW's”

*Special cargo* is voor *P&O Ports* „een van de weinige trafieken waarin nog groei zit”, aldus topman *Paul Valkeniers*. Op een totale omzet van 106 miljoen euro (2003) be draagt dit segment 15 tot 20%.

Professor *Eddy Vandevoorde* van het onderzoeksinstituut *Institute of Transport and Maritime Management Antwerp* noemt Antwerpen als *special cargo*-haven bij uitstek „een industriële draaischijf in de moderne logistiek.” De verhuis van de staalfabriek staat symbool voor een recente evolutie in transport: van een ondersteunende naar een stuwende sector. Vandevoorde: „Zonder de mogelijkheid om zo'n complexe constructie snel, goedkoop en risicovrij te vervoeren, zouden Chinese zakenlui er nog niet aan denken de aankoop van een tweedehands staalfabriek te onderzoeken.”

Transport en logistiek worden dé motor van de globalisering. „Door moderne transportverbindingen voelen westerse bedrijven de concurrentie uit China,” stelt de professor. „Het geeft die bedrijven ook de kans om industriële netwerken uit te bouwen en deze dreiging te bekampen.”

Als we dokwerker *Paul Bogaerts* erop wijzen dat in de fabriek die hij op het schip zet ooit 25.000 Duitsers werkten, schat hij op zijn manier de globalisering in. „Ik verdien dus mijn boterham omdat die van de Duitsers is afgepakt,” mijmert hij. „Vandaag laden we die staalfabriek. Over tien jaar lossen we Chinese *BMW's*, die met staal uit deze fabriek zijn gemaakt. Dat noemen we kapitalisme, zeker? Hoe dan ook: of Europa nu exporteert of importeert, werk zullen we in onze haven altijd hebben.”

Opgepast voor cowboys in de kranen

Bogaerts werkt voor deze gevaarlijke klus liefst met kraanmannen die het klappen van de zweep kennen. „Er zijn cowboys bij,” waarschuwt hij. „Neem die twee daarbo-

ven. De ene zit al heel zijn leven in de kraan, terwijl de andere ooit met ons in de dokken stond. Die kent de vaak moeilijke werkomstandigheden hier beneden. Hij legt de kabels dus op de millimeter voor je voeten. Bij de andere moeten we uitkijken dat we ze niet tegen ons hoofd krijgen. Dat doet zeer.”

We zijn mei 2003 en de *Taixing* laadt al twee dagen 20.000 ton goederen voor het Chinese staalbedrijf *Jiangsu Shagang Group*, waarvan 7000 ton *special cargo*. Kapitein *Zong Ai Ming* draagt de eindverantwoordelijkheid, maar de nautische experts van stouwer *P&O Ports* doen het grootste deel van de planning zelf. *Hubert Everaert*, de operationele manager, houdt bij het laadritme rekening met de maximale belasting en de optimale schikking. „Wij kennen de *Taixing* rot van buiten,” getuigt hij.

Het expeditiebedrijf *Ucomar* houdt in detail het lossen en laden bij. Dat gebeurt in opdracht van het Duitse *Rohde & Liesenfeld*, dat het project wereldwijd coördineert. *Eric Willaert* (*Ucomar*) controleert de *lashing* en *securing*, het vastmaken en beveiligen van de onderdelen van de gedemonteerde fabriek. Willaert: „Er zijn immers enorme joekels bij. Hoe groter, hoe gevaarlijker. In een scheepsruim met lege plaatsen kunnen stukken schuiven. Ook boven moet alles stevig vast. Anders zwaait zo'n gevaarte bij een hevige storm heen en weer.”

*P&O Ports* loste ook de 300 binnenschepen uit Dortmund, en reserveert voor het project 20.000 vierkante me-

„Aan de dokken werken trotse mensen. Ik durf met die mannen naar de oorlog te gaan.”

ter op het Hansadok en het Zesde Havendok. Volgens Everaert is het laden van stukgoed, in tegenstelling tot de 'makkelijke' containerbehandeling, geen exacte wetenschap. „Eén ding is zeker: niets is zeker. Net daarom vereist stukgoed flexibele havenarbeiders. Is er een probleem? Ze arrangeren het wel.”

*Dirk Vos*, de commercieel directeur van *P&O Ports* en een man die zelf ooit aan de dokken stond, spreekt in lyrische termen over 'zijn' dokwerkers: „In Rotterdam vertonen ze enige schroom voor hun beroep, dat sociaal laag scoort. Niet in Antwerpen! Aan de dokken werken trotse mensen. Ik durf met die mannen naar de oorlog te gaan.”

In normale omstandigheden gebeuren per shift honderd 'bewegingen' naar het schip. Voor 'heavy lifts' zijn er dat vijftien tot twintig. *Fernand Van Ransbeeck*, ploegbaas bij *Hesse-Noord Natie (HNN)* en vakbondsman bij de socialistische *Belgische Transportarbeidersbond (BTB)*, pikt voor *special cargo* alleen ervaren dokwerkers uit, ook uit veiligheidsoverwegingen. „In Rotterdam doen ze twee dagen voor het werk dat wij hier in twee shifts doen. Wat rederijen aan reistijd verliezen op 't *Scheldt* winnen ze dubbel en dik terug in de haven.”

„Niet langer veilig in m'n eigen dokken”

De twee *Gotwald*-kranen van *P&O Ports* kunnen samen een 'heavy lift' aan van 185 ton. Voor zwaardere ladingen wordt de *Brabo*-kraan van het Havenbedrijf, die 800 ton aan kan, ingeschakeld. Sommige reders willen deze inzet tot een minimum beperken. Dat bleek bij ons bezoek aan de *CP Sun*, het gloednieuwe schip van *Chipelbrok*, in Sjanghai.

Kapitein *Dai Shi Kun* toont trots als een pauw de twee

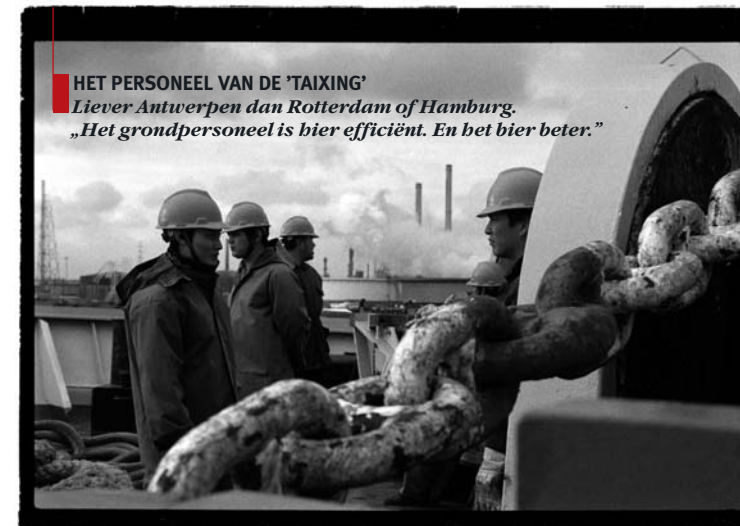
scheepskranen, die samen een 'heavy lift' van 640 ton aankunnen. „Vanaf nu zijn wij reder en stuwadoor tegelijk. Ons personeel doet die *heavy lifts*. Zo besparen we in Antwerpen 20.000 dollar aan huurgelden en veel tijd, omdat het soms uren duurt voor de *Brabokraan* arriveert.” Dat kan tellen, want de huur van een zeeschip kost 24.000 euro per dag.

Als we dokwerker Bogaerts met de uitspraak van *Dai Shi Kun* confronteren, reageert hij: „Wat als een zwaar pakket naar beneden dondert? Krijg ik dan in het Chinees te horen dat ik uit de weg moet?” Dokwerkers vormen een team, dat perfect op elkaar is ingesteld. Bogaerts moet er niet aan denken dat hij afhankelijk is van Chinezen, die amper Engels spreken, om nog maar te zwijgen van Afrikanen en hun specifieke arbeidsethiek. „Ik zou me niet langer veilig voelen in m'n eigen dokken.”

Kapitein Kun begrijpt zijn ongenoegen. „We nemen immers zijn werk af. Maar onze crew kent die kranen beter dan de dokwerkers. Voor het gewone werk blijven we echter een beroep doen op lokale mensen. We kunnen moeilijk



'LASHING' EN 'SECURING' VAN DE ONDERDELEN  
Precisiewerk, want bij een fout kan de lading schuiven.



HET PERSONEEL VAN DE 'TAIXING'  
Liever Antwerpen dan Rotterdam of Hamburg.  
„Het grondpersoneel is hier efficiënt. En het bier beter.”

onze zeelui al hun shifts achter elkaar laten draaien. En wees gerust: hun Engels is behoorlijk. Ze zullen echt wel 'watch out' roepen bij nakend gevaar.”

Kom niet aan de wet-Major

Toen het *Europees Parlement* vorig jaar een richtlijn dreigde goed te keuren over de zogenaamde zelfafhandeling, staakten de dokwerkers voor het eerst sinds jaren. De *Europese Commissie* heeft een nieuw liberaliseringsvoorstel klaar.

*BTB*-vakbondsman *Sam Groeneweg*, ferm: „Wie raakt aan de wet-Major, raakt aan de haven.” De wet verleent zeventienduizend Antwerpse dokwerkers (tienduizend in Vlaanderen) een monopolie in havengebieden. Arbeiders zonder vaste opdracht zoeken elke dag werk in het 'kot'. Wie geen job vindt, krijgt een extra premie bovenop zijn stempeld. De vakbond zorgt voor de goede werking van het systeem. „Meer dan 95% van de arbeiders is gesyndiceerd, waarvan de helft bij ons,” aldus Groeneweg. „En neen, dat is niet verplicht. U weet dat dit ongrondwettelijk zou zijn.”

„Natuurlijk zijn dokwerkers *de facto* verplicht lid van een vakbond. Die weegt immers door bij de promoties en beheert ook mee de premies,” weet *Dirk Vos* (*P&O Ports*). „Iedereen is er tevreden mee. De patroons betalen de mensen pas als er werk is. De arbeiders hebben ondanks ■■■

■■■ hun daglonersstatuut toch een gewaarborgd inkomen.”

Zo verdient een dokwerker per shift 93 tot 174 euro (naargelang tijdstip en functie). Op zondagen loopt dit bedrag op tot 300 euro. Ter illustratie: de collega-dokwerker die dezelfde goederen lost in Zhangjiagang verdient 40% minder, *per maand*.

Dirk Vos vindt dat de anachronistische kantjes van de wet-Major moeten worden bijgevijsd. „In Antwerpen doen de scheepskranen hun *heavy lifts* onder supervisie van de kapitein, terwijl zeven havenarbeiders aan de kant met hun vingers draaien. De vakbond zaagt door zijn harde houding de boom af waarop hij zit.”

Albert Weynen is de nieuwe directeur-generaal van *Antwerp Project Services (APS)*, de poot van P&O Ports die dit soort trafieken behandelt. Hij maakte als onafhankelijk consultant over deze problematiek een alarmerende studie, die de betrokken partijen (Havenbedrijf, patronaat en bonden) rond de tafel bracht. „De toestand is kritiek,” klinkt het ongezoeten. „De rederijen willen rendement zien van de miljoenen die ze in de kranen hebben geïnvesteerd. De Nederlanders hebben hun wetten al versoepeld ten gunste van de klant. Op de wereldmarkt van stukgoed en *special cargo* verliest Antwerpen zijn leiderspositie. Over vijf jaar verdwijnen we van de kaart als er niets verandert.”

## 's Nachts uit bed gebeld

Tot voor kort was P&O Ports een zuivere terminaloperator. De klanten werden aangeleverd door expediteurs, die in opdracht van de ondernemingen het transport organiseren, erop toezien dat het correct wordt uitgevoerd en daarvoor een commissie ophalen.

In 2003 veranderde P&O Ports het geweer van schouder met de oprichting van *Antwerp Project Services*. APS prospecteert actief bij klanten en biedt ze 8000 vierkante meter aan in het Zevende Haven dok.

Dirk Vos van P&O Ports: „Terminaloperators hebben de indruk dat expediteurs kiezen voor het makkelijke werk met hoge marges. Ik zie te veel schepen Antwerpen voorbijvaren. APS biedt de *General Electric's* en de *ABB's* van deze wereld een totaalproject, waarbij we goederen opslaan, assembleren, sorteren en verpakken met het oog op een trafiek.”

Eric Willaert van Ucomar relateert: „Wie 3 euro extra verdient op een vracht die 3 euro kost, is verkeerd bezig. Het klopt dat sommige ijzer- en staalexpediteurs grof geld hebben opgestreken voor minimumdiensten. Dat men tegen die archaische praktijken ingaat, kan ik begrijpen. Maar is 15% marge veel, als Ucomar goede diensten levert?”

Vos geeft expediteur Rohde & Liesenfeld als voorbeeld. „They deliver the goods,” zegt hij. „Ze beschikken over de expertise en brengen trafiek aan. Het werk van Ucomar en

andere onderaannemers kunnen we zelf wel aan.”

De idee dat expediteurs een dure en nutteloze tussenstap zijn in het maritieme bedrijf, heeft volgens Eric Willaert van het expeditiebedrijf Ucomar veel te maken met de sterke positie van P&O en HNN. „Vroeger waren de zogenaamde vliegende naties zowat overal in de haven actief. Ze zijn vervangen door vaste terminaloperators, die hun monopolie uitspelen. Beide groepen namen één na één de kleine stouwerijen over. Ze laten de kruimels over aan *Riga Natie*, *Zuidnatie* en dergelijke. De kleintjes, die wel expediteurs nodig hebben om trafieken aan te brengen, krijgen het behoorlijk lastig.”

Net het Shagang-project bewijst de noodzaak van expediteurs. Willaert: „Als er 's nachts een probleem blijkt met de *lashing* bellen ze ons uit bed, niet de stouwers. Een stuk was verloren gegaan; Ucomar zocht en vond het. Zolang het goed gaat, schilderen stouwers ons af als profiteurs. Bij het minste mankement hebben ze ons plots — en liefst onmiddellijk — nodig.”



## Klaar voor het ruime sop

Nadat de laatste stukken zijn geladen, maakt de *Taixing* zich klaar voor het ruime sop. Havenloods *André Hoirelbeke* stapte aan boord, klaar voor het elf kilometer lange traject door de haven.

„Er varen hier nogal wat koppigaards,” zegt hij, terwijl hij wijst naar een binnenschip dat op enkele meters voor het zeeschip manoeuvreert. „Wij hebben voorrang, maar zij denken dat ze sneller zijn. In de zomer is het nog erger. De plezierbootjes beschouwen de haven dan als een speeltuin. De toeristen willen die varende mastodonten eens van dichtbij bekijken. Levensgevaarlijk.”

In de Zandvlietsluis neemt rivierloods *Alain Verbeke* de controle over. Hij is 64 en de ouderdomsdeken van de zowat 150 collega's. Eerst loodst hij de *Taixing* uit de Zandvlietsluis, in samenspraak met de sleper *Lieven Gevaert* van *URS*. Dan volgt een nogal woelige tocht richting Vlissingen.

Verbeke is tevreden over de *crew* van de *Taixing*. „De bemanningsleden spreken Engels,” klinkt het. „Bij Russische of Chinese bemanningen krijg ik op vragen over de diepgang van het schip dikwijls lege blikken als antwoord. Dan sta ik daar met handen en voeten zo'n duizendtonner door gevaarlijke stromingen te loodsen. Gelukkig ken ik een paar Russische scheepstermen. Krachttermen ook, trouwens. Maar Chinees gaat me niet af.”

Bij windkracht 8 dalen we via de scheepsladder van de *Taixing* in het bootje van het Loodswezen. Als we veilig en wel in hun Vlissingse lokalen zijn aanbeland, zien we in de verte de *Taixing* richting Zhangjiagang varen. De trip is niet zonder gevaar. Kapitein Ming: „De piraten in Zuid-oost-Azië gaan steeds driester te werk. Gelukkig is onze cargo niet echt interessant. Ik zie het geboefte zo'n stalen geraamte van 94 ton niet in hun bootje sleuren.”

HANS BROCKMANS ■  
hans.brockmans@trends.be