

De Nieuwe Zijderoute: met de trein naar China

Lading vervoeren van of naar China? Kies dan voor het spoor. Meerdere malen per week bieden de initiatiefnemers van New Silkway Logistics een verbinding van Europa naar China aan en vice versa. In 16 tot 18 dagen staat de lading (20', 40' ft en 45' ft containers, FCL en LCL) op de gekozen terminal.

New Silkway Logistics is een joint-venture van drie gerenommeerde logistieke dienstverleners: H. Essers, KLG Europe en Royal Wagenborg, zo legt Manager Business Development Paul Bakker uit. Op de weg concurreren de drie partijen, maar op het spoor werken ze nauw samen. "We waren alle drie in verschillende gradaties actief in China en hadden daar eigen kantoren en warehouses." Van China naar Europa gaat afdoende lading, terug is sprake van onbalans. Een klant vroeg de partijen om een goede spoor-service op te zetten, inclusief diensten als inklaringsprocedures in de diverse landen en bij de verschillende Chinese provincies, track and trace, temperatuur-logging en assistentie bij het quarantaine-proces. New Silkway Logistics was geboren.

Na diverse testen gaan inmiddels twintig tot vijftig containers per week eastbound en westbound. In vergelijking met luchtvracht is vervoer per spoor tien keer zo goedkoop. Vergeleken met zeevracht is



spoorvervoer duurder, maar de doorlooptijd wordt met de helft ingekort. Bakker legt uit dat je bij de kostenberekening bovendien niet van zeehaven naar zeehaven moet rekenen, maar van laadpunt tot uiteindelijk loospunt. "Anders vergelijk je appels met peren. Zeevracht moet in China vaak nog ver het achterland in, met de spoorhubs in Yiwu, Chengdu, Chongqing, Wuhan en Yingkou zitten we dicht bij de markt. Dat is belangrijk, zeker nu die afzetmarkt steeds groter wordt. Door het capaciteitstekort op zee, zoeken verladers naar alternatieven. Ook zijn er bedrijven die sinds het faillissement van Hanjin bewust een spreiding van modaliteiten zoeken voor hun waardevolle goederen." Er lopen verschillende routes van Europa naar China. De meest bekende is de noordelijke route via Rusland. Een andere route loopt via Wit-Rusland, Rusland en

Kazachstan. In beide gevallen vraagt de route om veel handelingen. Zo moeten bij de grens de containers worden overgeslagen op een andere wagon vanwege de afwijkende spoorbreedtes.

Een derde route, minder frequent gebruikte route loopt via Turkije, Armenië, Azerbeidzjan, Turkmenistan, Oezbekistan en Kazachstan naar China. Door deze route te gebruiken ontlopen bedrijven het Russische embargo op West-Europese producten.

Verschillende Chinese provincies subsidieren het spoorvervoer momenteel, volgens Bakker is de Zijderoute echter ook rendabel zonder overheids-geld.

"Dat zal ook aan de hoeveelheid afvaarten en hoeveelheid retourlading liggen. Maar we denken dat we afdoende lading oostwaarts krijgen. Het gezamenlijke net-



vlr. Maarten Möller, Erik Lajen, Paul Bakker van New Silkway Logistics.

werk van H. Essers, Wagenborg en KLG is Europa-dekkend, in bijna ieder Europees land hebben we een warehouse. In de toekomst willen we volumes bundelen en eigen treinen laten rijden, 45 ft containers zijn ideaal voor op de trein. Door goede contacten bij de Chinese operators kunnen we snel opschalen. Bovendien bieden we ook diensten naar Zuid-Korea en Japan. Retour hebben we stromen uit Cambodja en Vietnam."



New Silkway Logistics
Columbusweg 10, 5928 LC Venlo
Tel.: +31 (0) 77 3598600
E-mail info@newsilkwaylogistics.com
Website: www.newsilkwaylogistics.com