

DE NIEUWE ZIJDERROUTE IS VAN STAAL

INTERVIEW MET PAUL BAKKER, MANAGER BUSINESS DEVELOPMENT



Vroeger werd zijde en jade door kamelen van China naar Europa gebracht. Nu komen er computers en telefoons per trein. Het vervoer over de Nieuwe Zijderoute groeit snel. Sinds half 2016 biedt New Silkway Logistics (NSWL), een initiatief van Royal Wagenborg, H. Essers en KLG Europe, vanuit Venlo in Nederland intermodaal containertransport aan over deze spoorverbinding tussen China en Europa en vice versa met de Chongqing-Khorgos-Brest-Duisburg-Express.

GROEI

Naast de Noordelijke route door Rusland (Trans-Siberië expres) is sinds 2012 ook de zuidelijke route via Kazachstan in gebruik, die deels overlapt met de klassieke Zijderoute. De route is ruim 11.000 kilometer en doorkruist zes landen. De voordelen van containertransport per trein zijn aanzienlijk. Het is veel goedkoper dan vliegen en veel sneller dan varen. Een treintransport tussen de Chinese terminal in Chongqing en de Duitse terminal in Duisburg duurt veertien dagen, een containerschip doet er minstens een maand over.

Khorgos zal een van de grootste logistieke hubs in centraal Azië worden. Khorgos ligt op de grens tussen China en Kazachstan. Sinds afgelopen zomer worden containers hier overgeslagen op Kazachse treinen, omdat het Chinese spoor en het Kazachse spoor niet op elkaar aansluiten.



Goederenvervoer per spoor tussen grote Chinese steden en Europa heeft zich snel ontwikkeld mede dankzij de "One-Belt, One-Road" politiek van de Chinese overheid. Maar ook de retourstroom vanuit Europa naar China wint razendsnel aan populariteit.

"De groei is nauwelijks bij te houden", zegt Paul Bakker, Business development manager China. "Onze operationele afdeling groeit snel, om zo het toenemende aantal klanten de door-to-door service te bieden die ze van ons gewend zijn. Een goede ontwikkeling!", aldus Paul. De huidige EU-China dienst rijdt nu twee keer per week. De ambitie en verwachting is dat einde dit jaar eigen NSWL treinen naar China rijden.

KHORGOS

De groeiende populariteit van de treinverbinding is onder andere te danken aan de 'Go-west-policy' van de Chinese overheid. Internationale bedrijven werden gestimuleerd hun fabrieken naar het binnenland te verplaatsen om de drukke Chinese oostkust hiermee te ontzien en het Chinese achterland te ontwikkelen. Hierdoor moesten ook alternatieve transportroutes naar Europa gezocht worden. Onlangs is in de woestijnstad Khorgos aan de grens van Kazachstan en China een nieuwe spoorterminal geopend. Paul licht toe: "Khorgos ligt op de grens tussen China en Kazachstan en is als toegangspoort tot Europa het kloppende hart van de nieuwe Zijderoute. Sinds afgelopen zomer worden containers hier overgeslagen op Kazachse treinen, omdat het Chinese spoor en het Kazachse spoor niet op elkaar aansluiten. Khorgos zal een van de grootste logistieke hubs in centraal Azië worden."

RETOURLADING

De goederenstroom vanuit China bestaat vooral uit elektronica en is onuitputtelijk. De treinen vanuit China naar Europa zijn dan ook goed gevuld. "Eigenlijk is er maar één probleem", zegt Paul Bakker. "Er gaan nog te weinig goederen van Europa naar China per trein. En dat is jammer, want het spoor is heel betrouwbaar. Het moet bekender worden bij bedrijven hier in het Westen".

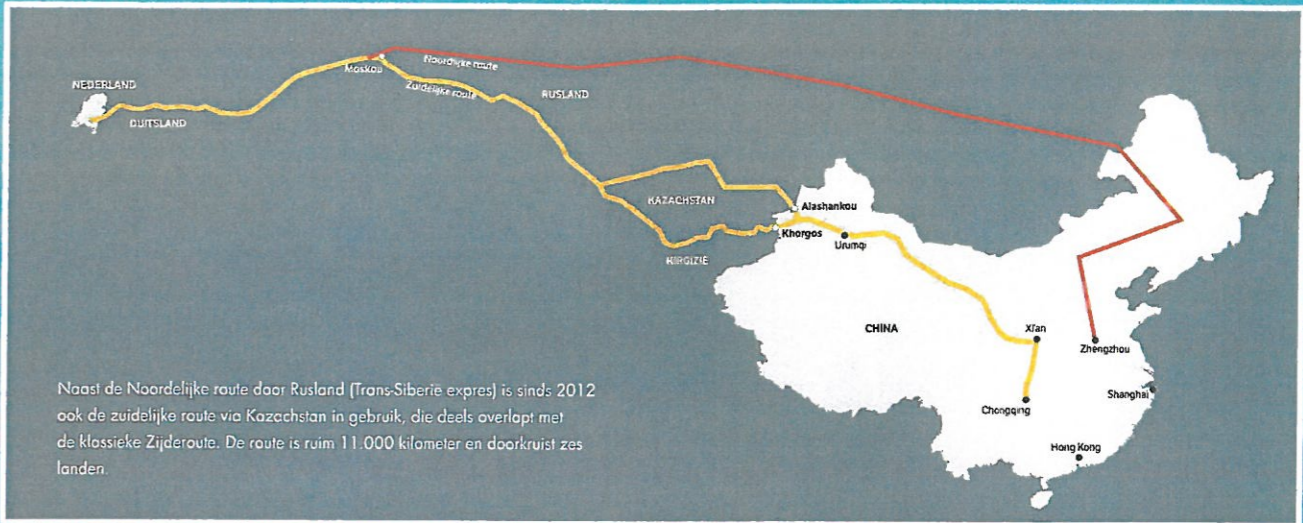
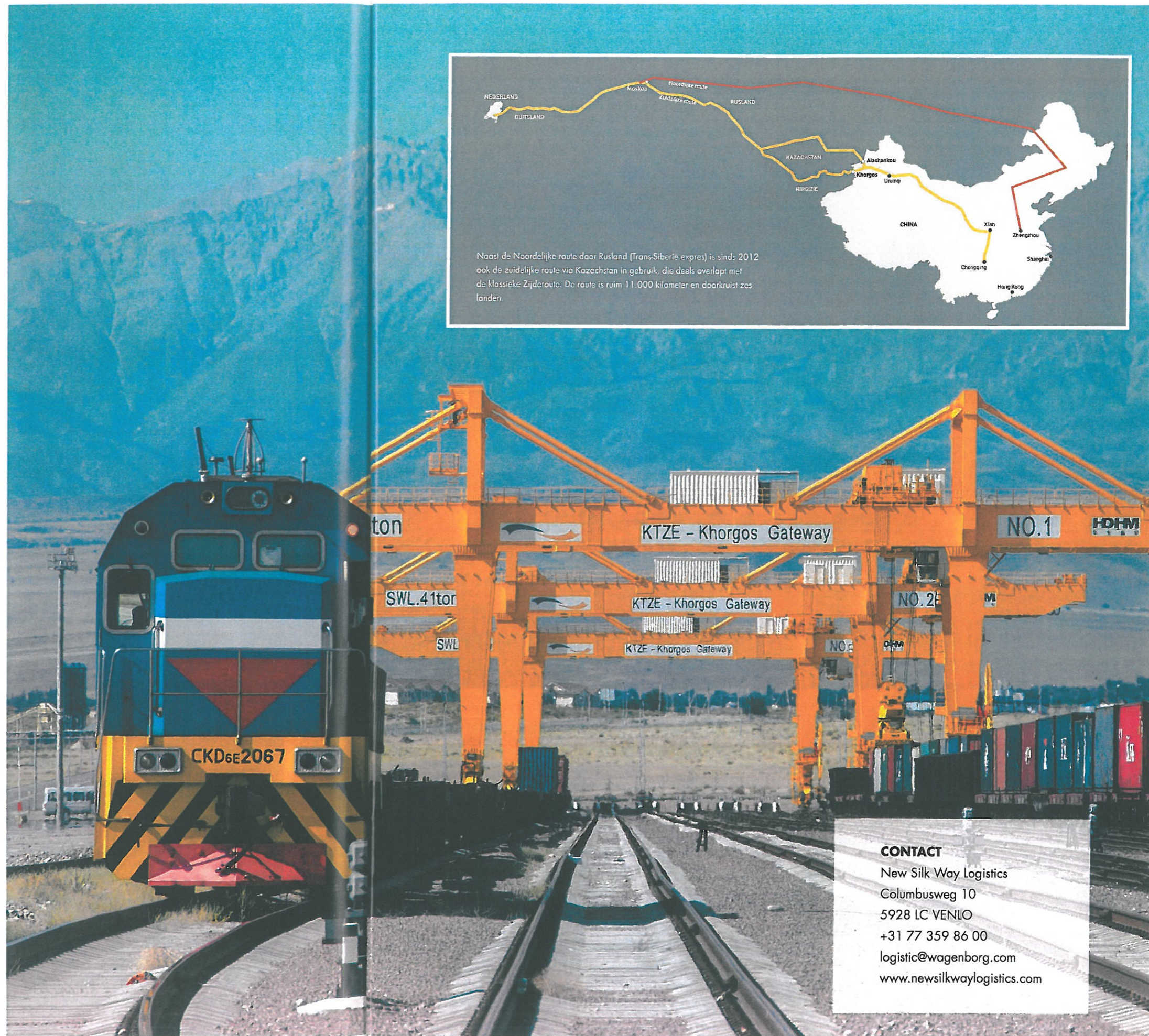
Met de spoorverbinding zijn de mogelijkheden voor exporterende bedrijven in Europa echter gigantisch. "Men kijkt hier echter nog teveel naar het westen, terwijl de werkelijke groei uit het oosten komt. Helemaal nu de middenklasse in China meer te besteden krijgt, is de vraag naar Westerse producten explosief. Denk maar aan farmaceutische producten of babymelkpoeder", vertelt Paul Bakker.

TEMPERATUUR GECONTROLEERDE CONTAINERS

Ook de Amerikaanse computergigant HP verhuisde naar de miljoenenstad Chongqing. Om producten sneller in Europa te krijgen, keek het bedrijf naar transportroutes over het spoor. Logistiek directeur Ronald Kleijwegt van HP stelt: "Als goederen per schip via Rotterdam naar ons distributiecentrum in Duitsland gaan, duurt dat 35 tot 37 dagen. Over het spoor is dat maar 17 dagen, ongeveer de helft van de tijd. Dat zijn de voordelen voor ons".

Om de kostbare HP producten te beschermen tegen de extreme temperaturen tot -40 graden Celsius gedurende de 11.000 kilometer lange reis, zijn speciale Unit 45-containers ontworpen die zelfstandig koelen of verwarmen over de gehele periode van het transport. Bij aankomst in Duisburg bieden deze temperatuur gecontroleerde containers kansen voor Westerse exporterende bedrijven, zoals Friesland Campina.

Paul licht toe: "Momenteel vervoeren we veel melkpoeder van Europa naar China en dit is een veelbelovende ontwikkeling. Naast de aanzienlijk kortere transitietijd worden met name de 'track and trace' mogelijkheid en de optie om de temperatuur in elke container op elk moment te volgen meer dan gewaardeerd. Het is nu zaak om als Wagenborg, H. Essers en KLG vol in te zetten op naamsbekendheid van de treinverbinding naar China. Anders missen we met z'n allen de trein", besluit Paul Bakker. ■



CONTACT
 New Silk Way Logistics
 Columbusweg 10
 5928 LC VENLO
 +31 77 359 86 00
 logistic@wagenborg.com
 www.newsilkwaylogistics.com