

portaal

BELGIË-BELGIQUE
PB 9099 GENT X
BC 10798

Tijdschrift - toelating
gesloten verpakking

HET MAGAZINE VAN ALFAPORT ANTWERPEN & CEPA

23



Koploper in duurzaamheid



Rudi De Meyer

Hvn. zkt. gmtvrde. m/v mt. tlnt

MUit een gezamenlijke enquête van Alfaport Antwerpen en Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland blijkt dat de volgende jaren maar liefst minstens 4 000 vacatures in de haven moeten ingevuld worden. The future is bright, the future is the port of Antwerp, more than ever.

De enquête – waarover u verderop in dit nummer meer leest – is echter slechts het begin van een proces. Nu weten we waar we voor staan. Nu moeten we met zijn allen aan de slag. Het mag dan wel mooi zijn om te weten hoeveel nieuwe collega's we nodig hebben, we moeten die jobs ook nog effectief ingevuld zien te krijgen. Op een ogenblik dat de lijst aan knelpuntberoepen alleen maar langer wordt en de 'war for talent' alsmat heviger woedt, mogen we er niet van uitgaan dat mensen automatisch voor de haven zullen kiezen. We moeten studiekeuzes gaan beïnvloeden én mensen die binnenkort afstuderen overtuigen om effectief die stap naar een job in de haven te zetten.

We kunnen daarbij een aantal troeven uitspelen. Het feit dat we effectief jobs aan te bieden hebben is er alvast één. De internationale context is een mogelijke tweede. Een derde argument dat we krachtiger moeten gebruiken, is het feit dat wij een duurzame haven zijn en dat in de toekomst nog meer willen zijn.

Tijdens het recente stakeholdersoverleg, in het kader van de opmaak van ons eerste havenoverkoepelende duurzaamheidsverslag, hebben we de ambitie geformuleerd om dé koploper te worden inzake duurzaamheid. Dat zijn we al in de feiten doordat Antwerpen als eerste een dergelijk verslag op gemeenschapsniveau opmaakt. Weliswaar gaat dat gepaard met wat dan 'uitdagingen' wordt genoemd, maar stilaan zetten we de landing in van dit eerste rapport. Verschillende deel-

nemers aan het stakeholdersoverleg hielden een krachtig pleidooi om dit verslag, en de inspanningen die erin zijn opgenomen, ook wereldkundig te maken aan de jongeren. In hun studie- en latere beroepskeuze houden zij immers alsmat meer rekening met duurzaamheid. Men wil niet zomaar een job. Men wil een job die op een evenwichtige manier economie met ecologie verzoent en die respect heeft voor mens en milieu. Een job, waar ook de nood aan een work-life balance wordt erkend. We hebben dus troeven die we kunnen uitspelen.

Ik eindig met wat stilaan een evergreen dreigt te worden. Om al onze kansen te benutten hebben we ook nood aan een beleidskader dat ons hierin steunt. Wat dit betreft meen ik te mogen stellen dat er zowel op lokaal als op Vlaams niveau heel wat goede initiatieven zijn: sectorconvenanten, trainingsprogramma's voor werkzoekenden van het vormingsfonds Logos, opleidingsprogramma's van Portilog, al dan niet in samenwerking met de uitzendsector, jobbeurzen en Vlaamse Havendag, stuurgroep talent van het Havenbedrijf en Alfaport in het kader van het totaalplan, sectoraal netwerk haven en logistiek van de Stad Antwerpen, Haven ActiePlan en Werkgelegenheids- en Investeringsplan van VDAB, de initiatieven rond arbeidsmarkt en onderwijs van Flanders Logistics, Jonge Haven Deze initiatieven maximaal op elkaar afstemmen in functie van hun onderlinge complementaire sterkten worden dé uitdaging en opdracht voor de nabije toekomst. De private havengemeenschap zal hier graag aan meewerken.

Omdat de haven belangrijk is.

Omdat talent belangrijk is.

08 CEPA-GROEP

12 TALENTMANAGEMENT

22 DYNAMIEK IN DE HAVEN

portaal HET MAGAZINE VAN ALFAPORT ANTWERPEN & CEPA

COLOFON

ALFAPORT ANTWERPEN Brouwersvliet 33, bus 8 | 2000 Antwerpen | Tel. +32 3 205 18 80

Fax: +32 3 231 27 52 | info@alfaportantwerpen.be | www.alfaportantwerpen.be

CEPA Brouwersvliet 33 bus 7 | 2000 Antwerpen | Tel. +32 3 221 97 11 | Fax: +32 3 232 38 26

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER Rudi De Meyer | J.B. Corremansstraat 62 | 2850 Boom

REDACTIE | **TEKSTEN** Stephan Vanfraechem, Rudi De Meyer, Paul Valkeniers, Annemie Morbee (coördinatie)



| **EINDREDACTIE** Alfaport Antwerpen, Cepa, Annemie Morbee

| **FOTOGRAFIE** Wouters-Fasseur, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Sandy Quidé (coördinatie)

| **ADVERTENTIES:** mail voor meer info naar stephan.vanfraechem@alfaportantwerpen.be

MSC verhoogt turnaround op Antwerpse terminal



Het is altijd een beetje schrikken wanneer de grootste containerklant van Antwerpen verklaart een participatie te nemen in een containerterminal in Rotterdam.

Marc Beerlandt, CEO van MSC BeLux, zet een en ander voor Portaal in het juiste daglicht en vertelt in primeur op welke manier de Zwitserse rederij erin slaagt sneller en meer te behandelen op eenzelfde oppervlakte.

Portaal: Ondanks de economische neergang in 2009, bleven de trafieken van MSC pieken als een rots in de branding. Ook dit jaar is dit niet anders?

Marc Beerlandt: Op dit ogenblik draaien we grosso modo op hetzelfde ritme als vorig jaar, wat een recordjaar was. Dat hadden we aan de crisis te danken: in 2009 waren bedrijven bevreesd om te veel voorraad aan te leggen, waardoor er in 2010, toen de economie opnieuw begon aan te trekken, massaal werd ingekocht. 2010 was bijgevolg een zeer goed jaar en dat heeft zich doorgezet in het eerste kwartaal van 2011. Ondertussen is dit wat genivelleerd. Ik verwacht dat we eind dit jaar dezelfde turnover zullen krijgen als vorige jaren: 4,5 à 4,6 miljoen TEU.

Portaal: Een van de wapenfeiten die we recent in Antwerpen mochten meemaken, was dat de haven in het nieuwe vaarschema van de Silk Service als eerste loshaven werd opgenomen voor lading vanuit het Verre Oosten. Dankzij de Scheldeverdieping?

Marc Beerlandt: Absoluut. Dat er stelselmatig zeer grote schepen vanuit Singapore rechtstreeks Antwerpen aanlopen als first port of call en op quasi volle diepgang, is het gevolg van de langverwachte verdieping. Dat is een enorme evolutie, als je ziet dat wij per centimeter verdieping een fiks aantal tonnen meer kunnen laden. Hierdoor kunnen we de schepen optimaal benutten.

Portaal: Een en ander brengt wel met zich mee dat MSC in Antwerpen op zijn tandvlees zit wat capaciteit betreft. Houdt dit verband met het aandeel dat MSC in de ECT-terminal van Rotterdam heeft genomen?

Marc Beerlandt: Ik begrijp de schrikreactie, maar een rederij zoals de onze is

het aan zichzelf verplicht – om strategische doeleinden, maar ook omdat de markt het toelaat – te investeren daar waar zich een opportuniteit voordoet. Net zoals we geïnvesteerd hebben in een terminal in Bremerhaven, Le Havre, Valencia, noem maar op. We zijn op veel plaatsen in de wereld actief door ons ook op de landzijde te verankeren. Dat neemt niet weg dat onze capaciteit in Antwerpen momenteel een beetje krap wordt. We zijn hier in 2003 van start gegaan met de MSC Home Terminal en hebben dit in 2008 nog kunnen uitbreiden. Op zich was dit fantastisch, want tot dan waren onze activiteiten in de Antwerpse haven versnipperd over vijf plaatsen. Dat bracht een enorm gepuzzel en intraportuair verkeer met zich mee om alle lading van en naar de verschillende terminals te vervoeren. Op de MSC Home Terminal kunnen we alles centraal behandelen en kunnen we onze kranen doelgericht inzetten. Dankzij onze autonomie kunnen we heel flexibel omgaan met de infrastructuur en de aanwezige suprastructuur. Voor MSC is Antwerpen een model, dat op diverse andere plaatsen wordt uitgewerkt. En wat het capaciteitstekort betreft, weet ik dat het Havenbedrijf hard aan het werk is om ons alternatieven te kunnen aanbieden.

Portaal: En ondertussen?

Marc Beerlandt: Ondertussen zoeken we naar oplossingen om de dwell time op de terminal zo veel mogelijk te beperken. Een van de zaken die we eerstdaags zullen kunnen doorvoeren, hebben we te danken aan de RTO-status die onze terminal onlangs van de douaneautoriteiten heeft gekregen. Dit heeft tot gevolg dat transshipmentlading slechts één keer moet aangegeven worden. Vroeger moest dit tot drie-vier keer: eenmaal bij het binnenkomen, een



tweede keer bij het buitengaan, een derde keer in geval het schip later vertrok dan gepland, en soms een vierde keer indien dit laatste tot gevolg had dat niet alle voorziene goederen op dat schip kon geladen worden. Dankzij de RTO-status hoeven we de goederen enkel aan te geven bij binnenkomst, wat de mogelijkheid tot een snellere behandeling behoorlijk opvoert. In combinatie met onze AEO-status wordt de transitlading, bestemd voor het achterland, douanetechnisch ook beschouwd als transshipment. Dat betekent dat alle mogelijke achterlanddepots waar we barge- en treinverbindingen organiseren, het statuut van entrepot E krijgen. Hierdoor kunnen wij alle goederen met een achterlandbestemming onmiddellijk doorvoeren zonder dat we ze in Antwerpen moeten inklaren of transitdocumenten moeten opmaken, zoals

dit normaliter wettelijk verplicht is. Dankzij deze extended gateways kunnen we minstens twee dagen sneller werken, waardoor er dus sneller plaats vrijkomt op de terminal.

Portaal: Vanuit Antwerpen vervoert MSC 30 % van de commerciële lading via binnenvaart en 20 % via het spoor. Tevreden over deze modal split?

Marc Beerlandt: MSC Medlog, onze intermodale dochter, verzorgt verbindingen naar Rekkem, Athus, Frankfurt, Germersheim, Neiss, Regensburg, Weil am Rhein ... We zijn treinliefhebbers en het biedt een mooi alternatief om ook plaatsen te bereiken die niet ontsloten zijn voor de binnenvaart. Daarnaast heeft het groot aandeel aan bargevervoer natuurlijk ook te maken met het feit dat deze modus vanuit de overheid sterk wordt gesubsidieerd. Ik heb daar niets op tegen en het is goed dat er veel vervoer van de weg wordt gehaald, maar de '100 meter file op de weg' verplaatst zich nu wel naar onze terminal. We hebben veel geïnvesteerd om de binnenschepen vlotter te laden en te lossen, maar er blijft de realiteit dat we in Antwerpen geconfronteerd worden met het credo van de dokwerkers en er een complete ploeg moet overgezet worden van het zeeschip naar het binnenschip, ook al gaat het slecht over 15 containers.

Portaal: Welke zijn voor een rederij als MSC de sterktes en zwaktes van de haven van Antwerpen?

Marc Beerlandt: Om het met de woorden van een oudgediende van MSC, met meer dan veertig jaar ervaring in het vak, te zeggen: "The University of shipping in Antwerp is still open and very active." De kennis die nodig is om een schip binnen te halen of buiten te brengen, is op verschillende plaatsen, vooral in de zogenaamde ontwikkelde wereld zoals West-Europa en het Middellands Zeegebied, stilaan aan het wegebben. Antwerpen is een zeer stabiele haven en dat wordt geapprecieerd. Er is sociale rust en er is de bereidwilligheid om te werken: ook al zijn de dokwerkers momenteel klaarblijkelijk niet bereid om meer flexibiliteit in te bouwen, ze werken hard en hun productiviteit ligt veel hoger dan

in andere havens. We mogen fier zijn op datgene wat hier gebeurt.

Wat de loodsens betreft: hun job is geen sinecure, de rivier is verraderlijk en we hebben die mensen met hun capaciteit en hun kennis nodig. Hetgeen mij echter tegen de borst stoot is hun werkorganisatie. Wij moeten een beroep doen op zeeloodsen, rivierloodsen en dokloodsen, daar waar dat in alle andere havens perfect met één loods kan. We kaarten dat al jaren aan, vooral omdat een gestroomlijnde dienst behoorlijk kostenbesparend kan werken,

maar blijkbaar is dit onmogelijk. Deze loodskosten vertegenwoordigen 30 tot 35 % van onze totale aanloopkosten. MSC loopt Antwerpen maandelijks aan met 140 tot 150 schepen, dus je kan je voorstellen over welke gigantische bedragen we hier spreken. En alsof dat nog niet genoeg is, willen ze de loodstarieven met 6,5 % verhogen. Dat vind ik hemeltergend en daar moet absoluut iets aan gedaan worden.



MSC

Tweede grootste containerrederij ter wereld
 Totaal aantal schepen in de vaart: 456 schepen waarvan 23 met een capaciteit van 12.500 – 14.000 TEU en 27 soortgelijke in aanbouw
 Totaal aantal scheeps capaciteit: meer dan 2 miljoen TEU
 Totaal verscheept volume in 2010: 12 miljoen TEU

MSC in Antwerpen

Jaarlijkse goederenoverslag: 4,6 miljoen TEU
 Rechtstreekse *bargeverbindingen* naar TCT Willebroek, Rekkem, Luik, Bonn, Born, Moerdijk
 Rechtstreekse *spoorverbindingen* (MedLog) naar Rekkem/Moeskroen, Athus, Frankfurt, Strasbourg, Germersheim, Neuss, Regensburg, Weil am Rhein, Lyon
Shortseaverbindingen met VK (Grangemouth, Teesport, Tilbury, Felixstowe, Liverpool, Portbury) Frankrijk (Le Havre, Le Verdon, Fos-sur-Mer, Montoir, Brest, Duinkerke), Ierland (Belfast, Dublin, Cork), Spanje (Bilbao, Gijon) en *een waaier diensten* naar de Baltische regio (Duitsland, Zweden, Denemarken, Noorwegen, Finland, Polen, Litouwen, Letland, Estland, Rusland)



Your ONE STOP SHOP for :

- Sea, air and road transportation
- Warehousing & handling
- Full customs clearance
- Industrial packaging
- Lashing & securing cargo
- Logistical solutions
- Physical distribution
- National and international removals
- Relocation assistance
- Industrial & project removals

YOUR PREFERRED PARTNER IN MOVING & LOGISTICS



WANT TO KNOW MORE ABOUT US ?

Gosselin Group Headquarters - Belgium :

Belcrownlaan 23 • 2100 Antwerp • T +32 3 360 55 00 • F +32 3 360 55 79 • info@gosselingroup.eu • www.gosselingroup.eu

Sociaal akkoord pc 226

In het paritair comité 226 werd op 31 mei een sociaal akkoord bereikt voor de periode 2011-2012 dat inmiddels in cao's geconcretiseerd werd.

We overlopen nog even de belangrijkste afspraken.

Loonsverhoging

Op 1 april 2012 en vervolgens op 1 oktober 2012 worden de werkelijke wedden van de bedienden, de weddenschaal en de huisweddenschaal verhoogd met telkens 10 EUR. Voor deeltijds tewerkgestelde bedienden wordt deze loonsverhoging herleid in functie van hun arbeidsregime.

Verderzetting koopkrachtverhoging 2010

De modaliteiten rond de verderzetting van de koopkrachtverhoging van 250 EUR van 2010 werden aangepast. Het behoud van deze koopkrachtverhoging na 2010 was reeds vastgelegd in het sociaal akkoord 2009-2010. Tenzij de onderneming opteert voor de sectorale regeling van de ecocheques, moet de keuze van het voordeel nog steeds vastgesteld worden via een schriftelijk akkoord op ondernemingsvlak. Het sociaal akkoord bevat hierover volgende afspraken:

- bestaande ondernemingsakkoorden van onbepaalde duur lopen verder
- ondernemingsakkoorden die eind 2010 afliepen, kunnen verlengd worden
- er kunnen ook nieuwe akkoorden gesloten worden, waarbij bijvoorbeeld afgestapt wordt van de ecocheques en op bedrijfspvlak een andere invulling aan de koopkrachtverhoging van 2010 gegeven wordt.

De verlengde of nieuwe ondernemingsakkoorden moeten gesloten worden met de geëigende overlegorganen. Wanneer de onderneming geen overlegorgaan heeft, zal het ondernemingsakkoord ter goedkeuring voorgelegd worden aan de werkgroep algemene zaken van het paritair comité. De verlengde of nieuwe ondernemingsakkoorden moeten ter registratie worden verstuurd naar de voorzitter van het paritair comité vóór 30 oktober 2011.

Ecocheques

Bedrijven die geen ondernemingsakkoord hebben, zijn gebonden aan de sectorale regeling van de ecocheques. Op basis hiervan hebben de bedienden recht op 250 EUR aan ecocheques in 2011 en in 2012. De referentieperiode valt samen met het kalenderjaar en de overhandiging van de ecocheques moet voortaan telkens in december gebeuren.

Vorming

Het sectorakkoord 2011-2012 bevat daarnaast nog een verhoging van het aantal vormingsdagen per bediende van 5 tot 5,5 dagen over de periode 2011-2012. Het gaat om een collectief recht waarbij de werkgever, zoals voorheen, verantwoordelijk is voor de concrete verdeling van het globaal aantal dagen onder de individuele bedienden.

Voor meer informatie: didier.lobelle@cepa.be

CEPA: nieuw gebouw voor de Gemeenschappelijke Dienst Preventie en Bescherming

In 2006 zette de raad van bestuur van Cepa het licht op groen voor de bouw van een nieuw onderkomen voor de Gemeenschappelijke Dienst Preventie en Bescherming en het Infocenter Dangerous Goods (Indago). Hiermee streefde Cepa de volgende doelen na :

- een meer centrale uitvalsbasis in de haven, dicht bij het werkterrein van de preventieadviseurs
- het samenbrengen van alle medewerkers op één locatie
- het samenbrengen van de preventiedienst met het Opleidingscentrum voor havenarbeiders (Ocha).

Tegelijkertijd werd ook de beslissing tot de bouw van een nieuw schaftlokaal genomen.

Cepa heeft sinds 2004 aan de Zomerweg (achter kaai 410) de beschikking over een terrein van ca. 40.000 m² waarop initieel Ocha werd uitgebouwd. Het lag dan ook voor de hand om op dit terrein de beide nieuwe gebouwen op te richten.

De realisatie heeft enige tijd op zich laten wachten , maar sinds 1 juni jl. biedt het nieuwe gebouw onderdak aan de 25 preventieadviseurs, coaches en het administratief personeel van de Gemeenschappelijke Dienst Preventie en Bescherming en aan de veiligheidsadviseurs van Indago.

Het resultaat mag er zijn. De architect en de aannemers zijn zonder twijfel in hun opdracht geslaagd om een modern, licht en luchtig kantoorgebouw op te richten. Paul Valkeniers, gedelegeerd bestuurder van Cepa, maakt zich sterk dat de bundeling van deze diensten een nieuwe boost zal geven aan het veiligheidsbeleid in de Antwerpse haven.

U vindt de Gemeenschappelijke Dienst Preventie en Bescherming en Indago op het volgende adres: Zomerweg 3 - bus 1, 2030 Antwerpen, tel. 03-540 85 60.

Voor meer informatie: marc.belmans@cepa.be

Arbeiders-bedienden: arrest Grondwettelijk Hof zorgt voor stroomversnelling

In een prejudicieel arrest van 7 juli 2011 oordeelt het Grondwettelijk Hof dat het verschil in opzeggingstermijn voor een arbeider en een bediende met dezelfde anciënniteit in strijd is met het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel. Hetzelfde geldt voor het bestaan van een carensdag voor arbeiders die minder dan 14 dagen arbeidsongeschikt zijn. Het Hof geeft de wetgever twee jaar de tijd, tot uiterlijk 8 juli 2013, om deze ongelijkheden weg te werken.

Tijdens de onderhandelingen over een interprofessioneel akkoord voor de periode 2011-2012 werd een eerste stap gezet naar een gelijkschakeling van de statuten van arbeiders en bedienden (zie Portaal 2011/21 blz. 16-17). Dit initiatief van de sociale partners kwam er niet zomaar, maar werd mede ingegeven door een arrest van 8 juli 1993 waarin het toenmalige Arbitragehof oordeelde dat het onderscheid tussen arbeiders en bedienden niet meer objectief en redelijk verantwoord was. Een harmonisering van beide statuten kon volgens het Arbitragehof echter slechts tot stand komen in opeenvolgende stadia.

Sindsdien is er heel wat gediscussieerd en geschreven, maar van een echte harmonisatie is vooralsnog geen sprake. De belangrijkste stappen tot nog toe zijn de inwerkingtreding van cao nr. 75 van de nationale arbeidsraad betreffende de opzeggingstermijnen van de werklieden, en de publicatie van de wet van 12 april 2011 die het compromis van de regering m.b.t. het ontwerp van interprofessioneel akkoord uitvoert. Deze wet zorgt voor een beperkte toenadering van de opzeggingstermijnen voor arbeiders en bedienden die vanaf 1 januari 2012 in dienst treden. Voor de bestaande arbeidsovereenkomsten blijft alles bij het oude. Het recente arrest

van het Grondwettelijk Hof maakt echter duidelijk dat deze toenadering te beperkt zal zijn om de toets van het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel te kunnen doorstaan.

In een reactie op het arrest stelt het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) dat het van belang is nu snel werk te maken van een eenheidsstatuut. Het mag volgens het VBO echter niet de bedoeling zijn om enkel te uniformiseren naar boven toe en te streven naar "the best of both worlds". Dit standpunt staat haaks op dat van de vakbonden, die al langer aandringen op een opwaartse harmonisatie van het arbeidersstatuut.

De conclusie ligt voor de hand: de wetgever en de sociale partners zullen hun uiterste best moeten doen om de genoemde verschillen tussen het arbeiders- en bediendenstatuut tegen 8 juli 2013 weg te werken. Het arrest van het Grondwettelijk Hof brengt dit dossier in een forse stroomversnelling, waar geen uitstel meer mogelijk is. Voorlopig blijven de bestaande (en vanaf 1 januari 2012 eveneens de nieuwe) opzeggingstermijnen voor arbeiders en bedienden echter gewoon van toepassing.

Voor meer informatie: claire.bosse@cepa.be



SHIPPING & SIGNALLING SERVICES n.v. s.d.

Antwerpen - Zeebrugge - Gent - Brussel - Oostende - Vlissingen - Terneuzen

Services and Solutions over and above the rest

Vessel Traffic Information & Communication • Maritime Logistics & Network • Port & Ship Assistance • Maritime Publications
Satellite & Radio Telecommunications & Systems • Nautical Equipment & Solutions
Oceanographic • Hydrographic • Ecological • Climatologic and Geological Services & Solutions




Tel.: 03 206 73 50
Fax: 03 206 73 60
info@sss.be

www.sssgroup.eu
www.sss.be
www.astron.be
www.asicon.be

Bredastraat 136/138
2060 Antwerpen

De wind terug in de zeilen

Nog meer dan de andere (Vlaamse) havens, deed de economische crisis de haven van Oostende naar adem snakken. De trafiekcijfers vielen terug van 8,5 miljoen ton in 2008 naar amper 5,3 miljoen ton in 2009 en 4,9 in 2010. Even leek het erop alsof de laatste het licht zou uitdoen. De Oostendse haven bleef echter niet bij de pakken zitten. Ze zocht en vond nieuwe opportuniteiten en is stilaan klaar om de vruchten te plukken van een gedurfd investeringsprogramma. Portaal sprak met Paul Gerard en Jan Allaert, respectievelijk afgevaardigd bestuurder en commercieel manager van het Oostendse Havenbedrijf. Een gesprek met twee durvers met een duidelijke visie.



Paul Gerard

Jan Allaert

Portaal: 2009 was voor de haven van Oostende een waar annus horribilis. Het vertrek van Cobelfret was een klap die de haven dreigde niet te boven te komen.

Paul Gerard: In Oostende was Ferryways jarenlang een vertrouwd gezicht. Hij verzorgde vrachtferrydiensten naar verschillende bestemmingen in Engeland en was als dusdanig een belangrijke klant van de

haven. De firma werd in 2009 overgenomen door de Cobelfret-groep. Vrij snel nadien werden de activiteiten van het vroegere Ferryways in Oostende stopgezet. Voor de haven was dat een enorme kater, vooral omdat dit gebeurde tijdens de zware economische crisis. Op slag vielen wij terug op de diensten van de enige nog resterende rorospeler in de haven, Trans Europa Ferries. De algemene tra-

fiekcijfers van de haven kregen toen een serieuze knauw.

Portaal: De haven bleef echter niet bij de pakken zitten.

Jan Allaert: Zeker niet. Als havenbestuur zijn we op zoek gegaan naar nieuwe activiteiten en daarbij mikten we vooral op iets stabielere business. Een rorodienst is immers redelijk volatiel en relatief een-



voudig en vlug verplaatsbaar. Maatschappijen kunnen snel voor je haven kiezen maar ook relatief snel vertrekken. Als havenbestuur zochten we naar een business met een iets langer termijnperspectief.

Paul Gerard: Zo kwamen wij terecht bij de windenergie. Reeds voor de crisis hadden wij verschillende vragen gekregen van spelers, actief in het windmolengebeuren, om de haven van Oostende te gebruiken voor hun activiteiten. Op dat ogenblik konden wij hen echter geen beschikbare terreinen aanbieden. Het vertrek van het vroegere Ferryways creëerde die ruimte wel.

Portaal: Wat heeft Oostende te bieden aan de windmolenindustrie?

Paul Gerard: Ruimte en prioriteit. Bij het plaatsen van windmolens komt heel wat kijken. Er is een ganse keten aan dienstverleners bij betrokken: productie, assemblage, onderhoud van de schepen ... Idealiter kun je die diensten gecombineerd aanbieden en bied je op die manier een totaaloplossing. Wij proberen als havenbedrijf een coördinerende rol te spelen door de partijen samen te brengen én

hen in de haven fysieke ruimte te bieden voor hun diensten. We renoveren momenteel een deel van de vroegere roroterminal en willen die uitbouwen tot een infrastructuur die zeer zware lasten aan kan. Het is bedoeling om de terminal geschikt te maken voor lasten tot 20 ton per m². In een eerste fase maken we een terrein van 12 ha bedrijfsklaar; in een eventuele tweede fase kan deze terminal uitgebreid worden tot 20 ha. Vanaf februari 2012 kan hierdoor de assemblage van de turbine en de rotorbladen op deze terminal gebeuren. Vroeger deed men dit op zee, nu meer en meer op het land. Het geheel van rotorbladen en een generator met een diameter die oploopt tot 115 meter wordt op de terminal geassembleerd, aan boord van een werkplatform gelift en naar de windmolens op zee gebracht om ze vervolgens in hun geheel bovenop de mast te plaatsen.

Jan Allaert: Indien nodig, kunnen we ook prioriteit geven aan deze activiteiten. Als je weet dat zo'n hefeiland 150.000 euro per dag kost, is het belangrijk dat deze installatie kan binnen- en buitenvaren binnen de timing van de klant. Wij kunnen hen garanderen dat zij het gewenste tijds-

slot ook effectief zullen krijgen. Hierover hebben we afspraken gemaakt met de andere klanten in de haven.

Portaal: Jullie zullen ongetwijfeld niet de enige haven zijn die hunkerend naar deze – lucratieve – business kijkt?

Paul Gerard: Ook Engeland heeft zeer grote ambities om grote offshorewindmolenparken te bouwen. Verschillende Engelse havens hebben grootse plannen over hoe zij hun haven als dé offshorehaven willen uitbouwen. Tot nu toe is echter van die plannen bitter weinig gerealiseerd. Wij zijn concreet bezig en verwachten in februari 2012 de eerste generatoren. Door snel te handelen, kunnen wij ons op het juiste moment aan de markt aanbieden. We mikken trouwens niet enkel op de windmolenparken in de Belgische wateren, maar kijken ook zeer uitdrukkelijk naar de parken die Groot-Brittannië wil bouwen.

Portaal: Snelheid was dus geboden. Maar koken kost ook geld. Dragen jullie die investeringen volledig zelf?

Paul Gerard: Dat was niet mogelijk, gezien het kapitaalintensieve karakter van dergelijke investeringen. Mede omdat het zeer snel moest gaan, hebben wij niet de klassieke weg van de subsidiëring via de Vlaamse overheid gevolgd. Wij hebben met Rebo (Renewable Energy Base Ostend) een structuur opgericht waarbij vijf partijen elk een inbreng hebben. De Participatie Maatschappij Vlaanderen bracht 40 % in. Het Havenbedrijf Oostende, twee ondernemingen binnen de DEME-groep en de ARTES-groep brachten ieder 15 % in.

Portaal: De laatste jaren is heel wat werkgelegenheid verloren gegaan, ook in de Oostendse haven. Hoeveel arbeidsplaatsen kan de keuze voor windenergie op termijn opleveren?

Jan Allaert: Wij hebben recent een rondetafel georganiseerd voor de verschillende dienstverleners en daaruit bleek dat elke windmolen een onderhoud vergt dat gelijkstaat met 2,5 voltijds equivalenten. Op termijn wil men 400 windmolens bouwen in de Belgische wateren. Het zal dan ook een ganse uitdaging worden om voldoende gekwalificeerd personeel te vinden. De verschillende hogescholen, maar ook de VDAB en de Universiteit Gent, slaan hiervoor de handen in elkaar.

Project Jonge Haven

Oproep aan geëngageerde bedrijven om jongeren bewust te maken van de tewerkstellingsmogelijkheden in de haven

De haven van Antwerpen is een belangrijke tewerkstellingspool, maar de beroepsmogelijkheden zijn te weinig gekend bij het ruime publiek. Deze onbekendheid betekent voor bedrijven in en rond de haven een moeilijke zoektocht naar nieuwe medewerkers met de juiste kwalificaties. Het is daarom van belang dat jongeren reeds vanaf jonge leeftijd een overzicht krijgen van de brede waaier aan beroepen in de haven.

Verschillende partners slaan de handen in elkaar om leerlingen hiervan bewust te maken. Bedrijven worden opgeroepen om aan dit project mee te werken en op die manier een bewuste studie- en beroepskeuze mogelijk te maken.

Het Antwerpse project Jonge Haven wil een kwalitatief aanbod brengen rond ondernemen in de haven, havengebonden beroepen en industrie in de haven. De focus ligt op de schoolgaande jeugd: leerlingen laten kennismaken met en informeren over werken in de haven zodat ze deze beroepsmogelijkheden meenemen in hun studie- en beroepskeuze.

Diverse organisaties, waaronder Stad Antwerpen, VDAB, Havenbedrijf Antwerpen, Alfaport Antwerpen, LOGOS en Havencentrum Lillo, zetten hun schouders onder dit project. Samen willen we jongeren op verschillende momenten in hun schoolloopbaan op een vernieuwende, eigentijdse manier de haven te leren kennen met een bezoek aan de haven in de vorm van een actieve doedag.

Jonge Haven richt zich naar leerlingen uit de derde graad lager onderwijs en de eerste en derde graad secundair onderwijs. Voor elke doelgroep is er specifieke aandacht voor de leeftijdsgebonden keuzes en competenties van de jongeren op dat moment.

Alfaport Antwerpen en LOGOS zijn voornamelijk betrokken bij het project voor de derde graad secundair onderwijs dat zich richt op jongeren uit ASO, TSO en BSO. Het programma is inhoudelijk aanpasbaar, afhankelijk of de jongeren na hun middelbare studies al dan niet verder studeren.

Om het project te doen slagen, is het **engagement van bedrijven** noodzakelijk. Tegelijkertijd kunt u door uw medewerking ook de naamsbekendheid van uw bedrijf uitbouwen.

Het Havencentrum Lillo is voor de doedagen voor de jongeren uit deze doelgroep nog op zoek naar:

- bedrijven die bereid zijn een of meerdere groepen leerlingen te ontvangen voor een (korte) kennismaking met het bedrijf
- werknemers uit de havengebonden bedrijven die gepassioneerd uitleg kunnen geven over hun job.

Interesse om mee te werken aan een bewuste studie- en beroepskeuze voor de haven?

Neem zo snel mogelijk contact met Sofie Vanleenhove (Havencentrum Lillo) via sofie.vanleenhove@havencentrum.be

De sessies voor de derde graad secundair onderwijs vinden plaats in januari en februari 2012.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY



MSC BELGIUM NV
Noorderlaan 127A
B-2030 Antwerpen
+ 32 3 543 22 00
www.msobelgium.com



Tweede editie Vlaamse havendag opnieuw succes

Op zaterdag 25 juni jl. werd in de vier Vlaamse havens voor de tweede maal de Vlaamse havendag georganiseerd. Met 56.000 bezoekers was dit event, ondanks het slechte weer, opnieuw een succes te noemen. Een hele dag gooiden diverse havengebonden bedrijven hun deuren open voor het brede publiek. Tevens konden de bezoekers boottochten maken, schepen van binnenuit bewonderen en een bezoekje brengen aan sluizen, terminals en overheidsdiensten.

Onder het motto 'Is dit jouw beeld van de haven?' maakten de bedrijven de bezoekers vertrouwd met de veelzijdigheid van het havengebeuren en de mogelijkheden op het vlak van tewerkstelling. Inspelend op de sterke groeikansen van de logistieke sector in Vlaanderen, met een groot potentieel aan nieuwe jobs, werd tijdens de Vlaamse havendag in Antwerpen en Zeebrugge ook een jobevent georganiseerd. Tijdens het jobevent in Antwerpen was er niet enkel aandacht voor vacatures, maar werden de opleidingen sterk in de verf gezet door de aanwezigheid van opleidingsverstrekkers en scholen.

Dat de havendag ook door de deelnemende bedrijven als positief werd ervaren blijkt uit nevenstaande quote:



De havendag was een uitgelezen kans om ons als werkgever bekend te maken bij het grote publiek. De noodzaak aan 'employer branding' als potentiële werkgever en de behoefte aan het vinden van gemotiveerde medewerkers, was voor CMA CGM doorslaggevend om deel te nemen aan het jobevent.

Voor onze verschillende diensten zijn wij op zoek naar operationele medewerkers (import, export, transportplanning) en experts (inland operations analyst, sales coördinator). Een hele waaier aan profielen heeft zich aangeboden aan onze bedrijfsstand: zowel net afgestudeerden als werkzoekenden met of zonder ervaring in de maritieme sector. Het nut van dit jobevent heeft zich zeker al bewezen. Begin september start bij ons op de transportafdeling een jongeman met terminal-ervaring. Ook met andere geïnteresseerden zijn er momenteel nog verdere gesprekken gepland om de huidige vacatures verder in te vullen. Een wervingsreserve van een 30-tal interessante kandidaturen biedt ons voor de toekomst de mogelijkheid om verder te putten uit het succes van de havendag.

(Sofie Stockmans, personeelsverantwoordelijke CMA CGM).



talent

„Bring het talent van uw arbeiders en bedienden in vervoering. Laat u daarin bijstaan door een uniek team dat sinds jaar en dag de loon- en personeelsadministratie voert voor werknemers in de haven, in vervoer, logistiek, expeditie en internationale handel.

U kunt rekenen op sectorkennis, praktijkgerichte ondersteuning en advies door juristen.„

De haven- en
logistieke sector
halen er meer uit op
acerta.be/portandlogistics



Acerta: HR-diensten & advies, tools en administratieve ondersteuning voor HR-verantwoordelijken in de haven- en logistieke sector.

acerta.be



Charteringopleiding vult leemte op en verankert kennis

Voor de tweede maal op rij organiseert Portilog, in samenwerking met de Antwerp Chartering Club, een praktijkgerichte charteropleiding. Gewapend met de feedback van de cursisten van de eerste lichting, zijn de organisatoren zich eens te meer bewust van de noodzaak ervan. Portaal sprak met Christian Van Echelpoel, voorzitter Antwerp Chartering Club en manager van Intersee Bulk, Guy Vervloessem, directeur Intermar, Robin Oliver (Intersee Bulk), Dirk Ghys (North Sea Enterprises) en Ralph De Wit, advocaat .*

Portaal: Vanwaar het idee om een opleiding chartering in te richten?

Christian Van Echelpoel: Het is zeer moeilijk om in België mensen te vinden die geïnteresseerd zijn in chartering, gewoonweg omdat ze het bestaan ervan niet kennen. In diezelfde optiek is het ook moeilijk voor charteringbedrijven om geschikt personeel te vinden. In België bestond er tot voor kort geen opleiding voor deze nichemarkt. De mensen kennen ook de tewerkstellingsmogelijkheden niet. Nochtans, momenteel telt de jonge Antwerp Chartering Club 80 leden uit 50 tot 60 bedrijven, met een toekomstig potentieel van 150 leden. En dan hebben we er de industrie nog niet bijgeteld, want bedrijven zoals Electrabel, Sibelco, BASF ... hebben een eigen charteringafdeling.

Guy Vervloessem: Die onbekendheid speelt ons echt wel parten. Toen de groep Norske Hydro enkele jaren geleden van Noorwegen naar Brussel verhuisde, zijn ze tevergeefs op zoek gegaan naar personeel en uiteindelijk hebben ze buitenlandse werknemers moeten aantrekken. Op hun charteringafdeling werken 11 mensen, waarvan twee Belgen.

Portaal: Wat maakt chartering zo uniek?

Guy Vervloessem: Chartering wordt vaak geassocieerd met rederijen. Maar er zijn twee kanten aan chartering: mensen die voor de rederij werken en mensen die voor de ladingbelanghebbenden werken. Het fysieke schip moet niet altijd aanwezig zijn. Neem bijvoorbeeld een firma die boomstammen importeert vanuit Frankrijk naar België om ze te bewerken tot triplexplaten. Voor hen is chartering een noodzakelijk kwaad: de goederen moeten van A naar B vervoerd worden en liefst tegen een bepaalde prijs. In de randvoorwaarden, zoals vermeld in het contract, zijn ze minder geïnteresseerd. Maar wat als er een staking uitbreekt in de Franse haven? Hoe moeten ze daarop reageren, hoe kan dat opgelost worden? Zo'n zaken komen aan bod tij-

dens de opleiding. We willen de mensen wegwijs maken in de materie, we willen een brug slaan tussen het commerciële en het vervoer. Een ander voorbeeld: een kraanbedrijf dat internationaal doorbreekt en zijn kranen wereldwijd kan verhuren. Hoe geraken die kranen in een land waar geen lijndienst voor bestaat? Via chartering.

Dirk Ghys: Chartering is een heel ander gegeven dan pakweg het expeditiegebeuren. Een expediteur kan perfect een projectlading aanbieden op een regelmatige lijndienst, maar wij koppelen adhoc lading aan een adhoc reder. Wij zitten meer in de grondstoffen en we verbinden de ladingaanvraag met onze kennis van de bestaande schepen die geen regelmatige diensten aanbieden.

Guy Vervloessem: Wij richten ons enkel op het commerciële gedeelte vanuit zeehaven A naar zeehaven B. Wereldwijd. De organisatie van de goederenbehandeling, het vortransport, de verzekering ... , dat laten wij over aan de expediteur. Chartering is elke dag anders: de vrachten veranderen, de markt verandert, de vraag verandert ...

Portaal: Zijn de arbeidsvoorwaarden in de chartering interessanter dan in de linerbusiness?

Christian Van Echelpoel: Ik denk dat de curve in de charterbusiness steiler is dan deze in de lijnvaart. Het loon evolueert naargelang de evolutie van de firma, de persoonlijke evolutie en de evolutie in de markt.

Guy Vervloessem: Er wordt gewerkt op commissie. Als de markt stijgt en iemand kan meer lading genereren vanuit zijn commissie, verhoogt zijn persoonlijk marktaandeel. Chartering is persoonsgebonden: de bevrachter bouwt een portefeuille op die, naargelang hij de klanten een betere service geeft en de markt groeit, steeds groter wordt. Op zich is een schip bevrachten niet aartsmoelijk, maar die extra niches vinden, dat maakt

* Ralph De Wit is eveneens professor aan de VUB en UA en directeur van Actramar, het nieuwe Antwerpse instituut voor transport- en maritiem recht.



het verschil waarom de klant met u werkt of met iemand anders.

Christian Van Echelpoel: Daarnaast is flexibiliteit de belangrijkste voorwaarde om in de charteringbusiness te werken, of het nu om een administratieve of commerciële functie gaat. We zijn dagelijks in gesprek met alle uithoeken van de wereld in andere tijdszones. Mensen die nood hebben aan een nine to five job kunnen bij ons niet terecht. Maar de flexibiliteit is geen eenrichtingsverkeer: wij verwachten flexibiliteit, maar je krijgt ook veel flexibiliteit.

Portaal: Welke aanpassingen hebben jullie in de opleiding doorgevoerd op basis van de feedback van de cursisten?

Guy Vervloessem: We hebben het tijdschema wat aangepast om aan iedereen tegemoet te komen: we starten een half uur later en geven 2,5 u les in plaats van drie uur en er is slechts één docent per avond. We hebben sommige onderdelen weggelaten die iets te diep gingen zodat we ons kunnen concentreren op de kern. Daarnaast hebben we ook ruimte gemaakt om de theorie in praktische oefeningen te gieten.

Portaal: Wat wordt er precies gegeven tijdens de opleiding?

Guy Vervloessem: Ik geef drie avonden theorie over de bevrachting. Wat is bevrachting, over welke scheepstypes hebben we het, welke contracten bestaan er ... Staal bevracht je immers niet op dezelfde manier als bijvoorbeeld bloem. Ik wil de cursisten wegwijs maken in de materie en de charterparty met zijn verschillende clausules.

Robin Oliver: Ik bespreek gedurende een avond alle aspecten van timechartering. Want timecharter is wel degelijk iets anders dan tripchartering of de combinatie van beide.

Ralph De Wit: De vierde avond is het mijn beurt. Ik behandel de juridische aspecten: wat is de juridische definitie van chartering, wat zijn de verschillende soorten: timecharter, voyage-charter, bareboat, slotcharter ... Verder geef ik voorbeelden van een aantal courante clausules in contracten waarmee je voorzichtig moet zijn. Zelfs ervaren mensen kunnen zich nog vergissen. Onlangs was er in Engeland nog een ophefmakend voorbeeld van een gecharterd schip dat werd gekaapt (The Saldanha). Het schip is dus in de onmogelijkheid om te varen. Moet er dan huurprijs betaald worden? Dat zijn boeiende zaken om te vertellen.

Dirk Ghys: Ik mag afsluiten met casestudy's. Alles wat ze geleerd hebben giet ik in twee concrete praktijkvoorbeelden, inclusief foto's en YouTube-filmpjes zodat ze werkelijk kunnen zien hoe ver dat allemaal kan gaan en wat er allemaal komt bij kijken.

Portaal: Wat is het eigenlijke doel van deze charteringopleiding?

Christian Van Echelpoel: Mensen een visie te geven op hoe chartering werkt. Voor ons is het bijvoorbeeld heel interessant om cursisten te hebben die uit de industrie afkomstig zijn, omdat ze op die manier meer kennis krijgen over onze business. Als zij morgen met een chartervraag naar ons komen, zitten we meer op dezelfde golflengte.

We willen interesse wekken bij mensen in het algemeen en tegemoetkomen aan de vraag van mensen die op een logistieke afdeling werken. Let wel: we leiden geen volwaardige charteringmensen op na die 6 of 8 avonden, maar als ze zich hierdoor verder willen specialiseren, is al een deel van ons doel bereikt.

Guy Vervloessem: De industrie wegwijs maken dat de mogelijkheid bestaat. Heel wat mensen uit de industrie en uit het lijngebieden worden tegenwoordig geconfronteerd met een stuk bevrachting. Daarnaast is voor veel mensen bevrachting een zodanig duister gegeven dat ze daar niet durven aan beginnen. Wij bieden hen een cursus aan waar ze kunnen naar teruggrijpen.

Dirk Ghys: De opleiding is ook een noodzaak. Wat als morgen Sibelco of Electrabel die kennis niet meer in huis heeft? Ik geef een voorbeeld: op het moment dat de Duitse bondskanselier Merkel beslist om uit de kernenergie te stappen, verdrievoudigde het kolentransport op de Atlantische Oceaan. Als je dan niet de kennis hebt van waaruit de kolen kunnen ingevoerd worden en welke combinaties hier mogelijk zijn, wat dan? Die opvolging moet er zijn. Er is een noodzaak om terug kennis in huis te halen. Want het belangrijkste in de maritieme sector is kennis. Die moeten we koste wat het kost behouden.

Portaal: Zijn 6 of 8 avonden hiervoor voldoende?

Guy Vervloessem: We kunnen tijdens die avonden onmogelijk ver in detail gaan. We kunnen hen alleen maar in contact brengen met de materie en zin doen krijgen om daarin verder te gaan. De Antwerp Chartering Club kan hen daarbij helpen. Ze kunnen een verdere opleiding volgen aan de Open Universiteit in Nederland of via zelfstudie aan het Institute of Charter Shipbrokers in Londen.

De basisopleiding Chartering bij Portilog bestaat uit zes avondsessies en start op 11 oktober. De aanvullende praktijkmodule omvat twee sessies waarin financiële aspecten en kostprijsberekening aan bod komen en is geschikt voor de deelnemers van zowel het huidige als het voorgaande basistracject. Meer info op www.portilog.be

"Gezien het specifieke belang van deze opleiding voor de scheepsagenten, hebben wij besloten om opnieuw extra steun te verlenen d.m.v. een bijkomende korting aan onze leden", aldus Xavier van Engelen, directeur van de Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV).

Tweede Staten-Generaal: een voorlopig einde ...

Ruim 600 belangstellenden kwamen op 22 juni toegestroomd in de Antwerpse stadsschouwburg voor de tweede Staten-Generaal van de Antwerpse havengemeenschap. Ze kwamen er luisteren naar de stand van zaken van het Totaalplan concurrentiële haven.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, vertegenwoordigd door directeur-generaal Eddy Bruyninckx, en Alfaport Antwerpen, vertegenwoordigd door zijn past president Roger Roels, gaven een indrukwekkend overzicht van de realisaties van het afgelopen jaar. Beide initiatiefnemers van dit Totaalplan waren niet weinig trots dat meer dan 300 mensen uit 120 privébedrijven spontaan mee aan de kar hadden getrokken.

Wouter De Geest, CEO BASF Antwerpen, toonde zich zeer verheugd dat zijn pleidooi voor het supply chain denken in alle geledingen was doorgesijpeld en dat ook het samenspel tussen goederenoverslag, logistiek en industrie, verweven was.





... maar vooral een nieuw begin

Een belangrijke doelstelling van de beide initiatiefnemers was om het Totaalplan na deze tweede Staten-Generaal te laten 'landen'. Het is de uitdrukkelijke bedoeling om de verschillende activiteiten, thema's en werkgroepen te integreren in de bestaande structuren binnen het Gemeentelijk Havenbedrijf en/of Alfaport Antwerpen. Daarom werden de voorbije maanden binnen de bestaande organisaties structuren aangepast of ontwikkeld om de geest van het Totaalplan vast te houden en te incorporeren.

Zo werd in februari de officiële kick-off gegeven voor de opmaak van het eerste gezamenlijke duurzaamheidsverslag voor de Antwerpse haven. Alfaport Antwerpen, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de Maatschappij Linkerschelde-oever en Voka-Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland hebben de handen in elkaar geslagen en presenteren begin 2012 het eerste duurzaamheidsverslag namens de ganse havengemeenschap. Een werkelijk unicum want nooit eerder gedaan op gemeenschapsniveau. In nauw overleg met alle betrokken stakeholders zal gerapporteerd worden over de prestaties van de Antwerpse haven op het vlak van profit, planet en people.

Op 30 mei werd het Antwerp Port Community System (APCS) officieel gelanceerd. Dit samenwerkingsverband tussen het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en Alfaport Antwerpen wil de elektronische communicatie tussen de verschillende actoren in de supply chain faciliteren. Communicatie tussen bedrijven onderling, tussen overheden en bedrijven en overheden zitten mee in scope. APCS brengt

samen wat reeds bestaat aan platformen inzake elektronische communicatie maar heeft ook de ambitie om de missing links in te vullen. Alfaport Antwerpen vult haar engagement in via Port-I-Com, haar strategische ICT-cel.

Ook over verschillende beleidsdomeinen blijven het Gemeentelijk Havenbedrijf en Alfaport Antwerpen nauw samenwerken, in lijn met de baseline van het Totaalplan: 'sterk door samenwerk'. Zo wordt het overleg inzake mobiliteit en infrastructuur verdergezet en worden inzake facilitering van de handel de acties en inspanningen van beide partners richting douane, FAVV en andere overheidsdiensten op elkaar afgestemd en gebundeld. Ook inzake maritieme ketenbenadering, supply chain en intraport operaties blijven de private en publieke sector in de haven afstemmen en samen gerichte acties ondernemen. Het Gemeentelijk Havenbedrijf en Alfaport Antwerpen hebben de vaste wil om daar waar het kan en de belangen dezelfde zijn samen naar buiten te treden en samen de belangen van de Antwerpse haven te verdedigen.

Zorgen voor de juiste instroom in de sector en een goede matching tussen onderwijs en arbeidsmarkt wordt een van de topuitdagingen voor de volgende jaren. Het aantrekken van de economische activiteiten gekoppeld aan een versnelde natuurlijke uitstroom kan – indien niet gepast en tijdig wordt gereageerd – leiden tot een echte 'war on talent'. De juiste 'm/v' op de juiste plaats zal nog meer dan voordien de competitiviteit van een onderneming mee bepalen. Ook hier heeft de Antwerpse haven de mouwen opgestroopt, wat u verder kan lezen in dit nummer (Focus).



Antwerpse haven als voortrekker voor Europees natuurbeleid

Om natuur en havenbedrijvigheid te verzoenen is veel structureel overleg en tijd nodig. Dat is precies datgene wat Natuurpunt en het Havenbedrijf hebben gedaan. Met als resultaat dat de Antwerpse haven vaak vooruitgeschoven wordt als Europees schoolvoorbeeld. Portaal sprak met Laura Verlaeckt, Havenbedrijf Antwerpen, Peter Symens, Natuurpunt Vlaanderen, en Kris De Craene, verantwoordelijke milieudienst bij het Havenbedrijf Antwerpen.

Portaal: *Natuur en haven hebben lange tijd tegenstrijdige belangen gediend. De bouw van het Deurganckdok dreef de discussies op de spits en betekende tegelijkertijd een doorbraak. Natuurpunt heeft nu zelfs een vaste stek in de raad van bestuur van het Havenbedrijf. Hoe is dat allemaal geëvolueerd?*

Peter Symens: Met de plannen van de bouw van het Deurganckdok kwam er voor het eerst een grote clash tussen havenbelangen en natuurbelangen. Die heeft er zelfs toe geleid dat de bouwplannen voor het dok tot tweemaal toe werden stilgelegd. Dat was voor geen van beide partijen een goede zaak: de economische kost van deze vertraging werd op 28 miljoen euro geschat en het natuurbeleid kwam in een slecht daglicht te staan. Er leefde de perceptie dat natuur per definitie een bedreiging is voor de economie, terwijl dit helemaal niet zo hoeft te zijn. Natuurpunt heeft lange en diepgaande gesprekken gevoerd met het Havenbedrijf, waaruit dan een visie is gegroeid rond een nieuwe benadering die gebaseerd is op overleg en dialoog. In 2002 ondertekenden Natuurpunt en het Havenbedrijf een charter waarbij een harmonieuze co-habitatie van haven én natuur als doelstelling voorop werd gesteld. Dat viel

samen met het initiatief van de Vlaamse overheid om een strategisch plan op te maken hoe een haven zich verder kan ontwikkelen, rekening houdend met mobiliteit, leefbaarheid en natuur.

Kris De Craene: De samenwerking tussen Natuurpunt en het Havenbedrijf omvat twee luiken. Het eerste luik is het gezamenlijk project *De Antwerpse Haven Natuurlijker*, waarbij we een oplossing proberen te vinden voor alle conflicten rond havenontwikkeling en exploitatie binnen het havengebied, en natuur. Het tweede luik is het Europese natuurluik: grote delen van het havengebied zijn Speciale Beschermingszones onder de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000).

Laura Verlaeckt: Met het project *De Antwerpse Haven Natuurlijker* proberen we om binnen de haven een netwerk van ecologische infrastructuur te realiseren. Ecologische infrastructuur is 'kleine' natuur die combineerbaar is met andere functies. Het is een netwerk van kerngebieden, corridors en stapstenen in het Antwerpse havengebied dat meer kansen moet creëren voor de natuur zonder afbreuk te doen aan de ontwikkeling en exploitatie in de haven.

Portaal: *Hoe gaat dat concreet in zijn werk? Stel, ik ben een logistieke dienstverlener en heb naast mijn bestaande magazijn nog wat reservecapaciteit. Op het ogenblik dat ik mijn magazijn wil uitbreiden, blijkt daar een strikt beschermde diersoort te huizen. Kan ik die uitbreiding vergeten?*

Peter Symens: Dat was vroeger inderdaad het geval, maar wij hebben de aanpak verruimd. Het essentiële is niet dat het individuele plantje of diertje op die specifieke plaats kan blijven bestaan, maar dat die soort te allen tijde in het havengebied kan overleven. We kunnen dit realiseren door de ecologische infrastructuur af te bakenen op plaatsen waar het wel kan en die zo in te richten en te beheeren in functie van de ecologische vereisten van dat bepaald dier of die bepaalde plant. Voor de rugstreeppad bijvoorbeeld, worden overal poelen gegraven waar die dieren perfect kunnen voortbestaan zonder dat dit een effect heeft op de havenbedrijvigheid.

Kris De Craene: Het belangrijkste van deze manier van werken is dat we hiermee ook het bedrijfsleven kunnen geruïsten. Zij hoeven niet meer bevreesd te zijn om op hun terreinen natuur te laten ontwikkelen uit schrik dat ze die plaats



Laura Verlaeckt

Peter Symens

Kris De Craene

over vijf jaar niet meer zullen kunnen aanwenden voor economische doeleinden. Met dit soortenbeschermingsprogramma komen we tegemoet aan de wettelijke vereisten van de Vlaamse overheid zonder het bedrijfsleven in te perken.

Laura Verlaeckt: Het streefdoel is om maximaal 5 % van het Antwerpse zeehavengebied (wat overeenkomt met ongeveer 600 ha) als geschikt leefgebied voor de beschermde soorten te vrijwaren en te beheren. Maar dat is een bovengrens: momenteel is er 3,6 % ecologische infrastructuur afgebakend en misschien is dat voldoende. Dat is afhankelijk van de gunstige staat van instandhouding. We onderzoeken nu hoe groot een populatie moet zijn om te overleven en hoeveel oppervlakte daarvoor nodig is.

Portaal: Het tweede luik omvat de natuurontwikkeling op Linkeroever, het Europese verhaal. Dat startte met compensaties voor het graven van het Deurganckdok. Hoe verloopt dit verder?

Kris De Craene: In feite hanteren we daar dezelfde filosofie. Het is begonnen met de bouw van het Deurganckdok, waarbij natuur moest gecompenseerd worden. Voor elk habitatype werd een oppervlakte begroot en werden compensatiegebieden aangeduid, voornamelijk in het Linkerscheldeoevergebied. Sommige van deze gebieden hebben een permanent statuut, andere zijn tijdelijk en zullen later op een andere locatie opnieuw worden gecompenseerd. Maar ook hier gaan we uit van een globale benadering: in plaats van per project te compenseren, willen we een mooi stukje natuur realiseren en er tegelijkertijd voor zorgen dat een ander gedeelte zich als havenzone kan

ontwikkelen.

Peter Symens: In plaats van reactief te werk te gaan, willen we op lange termijn kijken: hoe ziet de havenontwikkeling op lange termijn eruit en hoe kunnen we, volgens de Europese normen, de natuur op een duurzame manier in stand houden? Vertaald betekent dit: hoeveel broedparen moeten we voor die bepaalde vogelsoorten in stand houden, hoeveel oppervlakte is daarvoor nodig? En hoe passen we dit in het strategische plan van de haven? Daaruit is een maatschappelijk meest haalbaar alternatief voor haven- en natuurontwikkeling uitgegroeid dat in een ruimtelijk uitvoeringsplan wordt gegoten.

Laura Verlaeckt: In die optiek concentreer ik mij op de voorbereiding van de toekomstige natuurgebieden die voor de havenontwikkelingsactiviteiten moeten gerealiseerd zijn.



Mechel Service Belgium opent nieuw opslag- en distributiecomplex voor staal

Mechel Service Belgium, dochteronderneming van de Russische staalgroep Mechel Service Global en Wijngaard Natie, heeft onlangs een nieuw opslag- en distributiecentrum voor staalproducten in gebruik genomen. De buiten opslagcapaciteit heeft een oppervlakte van 40.000m² en is gelegen vlakbij het nieuw gebouwde Service Center dat Mechel samen met Wijngaard Natie heeft opgetrokken.

In zijn zoektocht naar een distributiehuis voor op maat gezaagd staal koos Mechel voor de diensten van Antwerp Stevedoring International, dochter van Wijngaard Natie. Beide partijen werken al bijna 10 jaar nauw samen. Wijngaard Natie en ASI investeerden 2,5 miljoen euro in de uitbouw van het service center van 5.500m² met vijf zaagmachines en de nodige rolbruggen om de staalproducten te behandelen en op maat te verwerken. Op die manier worden de klaargemaakte orders rechtstreeks geleverd aan de eindklant, waardoor bijkomende transporten worden vermeden. In eerste instantie is deze investering bedoeld om, naast de normale distributie, bijkomend een 20 tot 25.000 ton via het service center te verwerken.

De staalproducten worden met coasters aangeleverd via de staalterminal van Wijngaard Natie waar schepen ook de All Weather Terminal gebruiken om regengevoelige lading te lossen of te laden.

Mechel Service Global is een internationale holding met hoofdzetel in Den Haag en vestigingen in 15 landen en is een van de grootste kolen-, ijzererts- en staalproducenten van Rusland. Mechel Service Belgium specialiseert zich in de distributie van on- en gelegeerd koolstofstaal in warmgewalste en gesmede uitvoering, gereedschapsstaal in roestvaste kwaliteit en lange en vlakke producten.

Antwerpen ontvangt mega-bulkcarrier

Met de aanloop van een ultragroot bulkschip (159.213 ton steenkool) bewees de Antwerpse haven dat de verdieping van de Schelde niet enkel in het voordeel is van de ultra large containerschepen. Het capesize bulkschip MG Courage (299 m lang, 50 m breed, met een diepgang van 18,10 meter) van NYK vervoerde ketelkolen van Zuid-Afrika naar Antwerpen, om te lossen aan de Antwerp Bulk Terminal van Sea-invest aan het Delwaidedok. De kolen waren bestemd voor de Duitse energiemarkt.





Kokers Liefkenshoekspoortunnel volledig geboord

Twee tunnelboormachines van elk 102 meter lang, genaamd Wiske en Schanulleke, hebben de langste spoortunnel (bijna 7 kilometer) in België gegraven. Het totale traject van de Liefkenshoekspoortunnel is 16,2 km lang en vertegenwoordigt een totale investering van 840 miljoen euro (incl. spoorinfrastructuur).

De nieuwe spoorlijn, die eind 2014 in gebruik wordt genomen, zal niet enkel de bestaande verbinding van de Kennedytunnel ontlasten, maar aanzienlijk korter en sneller zijn. Momenteel bedraagt het treintraject tussen de Waaslandhaven en Antwerpen-Noord 35 km en moet deze spoorlijn ook het personenvervoer slikken. Met de Liefkenshoekspoortunnel verdwijnt het vrachtvervoer grotendeels uit de Kennedyspoortunnel en wordt het traject gehalveerd. Tijdswinst: 30 tot 40 minuten.

Verwacht wordt dat het spooraandeel van de haven hiermee in 2020 zal stijgen van 10 naar ongeveer 15 %.

NYK start bijkomende Verre Oostdienst naar Antwerpen

De Japanse rederij NYK Lines heeft een vaste allocatie genomen op de NE4-dienst van de CKYH Green Alliance en kan hiermee een extra dienst aanbieden tussen Noord-China en Europa. De NE4-dienst wordt verzorgd door "K" Line en Yangming, die elk vier schepen inzetten met een capaciteit van 8.208 tot 9.040 TEU. NYK gebruikt de dienst voor lading uit Qingdao, Shanghai, Ningbo en Hongkong. Ook lading vanuit Zuidoost-Azië wordt via Singapore verscheept.



Antwerpen blijft draaischijf voor Europese inbound logistiek van Honda

Honda UK Manufacturing heeft zijn logistiek contract met CEVA Logistics voor drie jaar verlengd. Het contract houdt in dat CEVA Ground Europe vanuit Antwerpen het transport controleert van productieonderdelen die afkomstig zijn uit meer dan 40 locaties in Europa naar de Honda-fabriek in Swindon (VK), alsook de organisatie van het retourneren van de lege verpakking.

CEVA Ground Europe werkt hiervoor samen met een pool van vervoerders en staat in voor de organisatie van het ophalen van de onderdelen bij de leveranciers, het beheer van het transportnetwerk, de optimalisatie van de transportplanning en de kwaliteitscontrole van het transportproces.

Nieuwe breakbulkdienst vanuit Antwerpen

De Nederlandse rederij Breadbox Shipping Lines verzorgt sinds medio september een rechtstreekse breakbulkverbinding tussen Antwerpen en de havens van Nouadhibou en Nouakchott in Mauretanië. Het schip heeft een capaciteit van 3.500 dwt en is uitgerust met twee kranen van elk 50 ton hefvermogen. Aanvankelijk gaat het om een maandelijkse dienst, maar het is de bedoeling de frequentie op te voeren tot tweewekelijks. De schepen worden in Antwerpen behandeld aan de terminal van Mexico Natie.

Agent is Van Doosselaere & Achten.

DP World Belgium pionier inzake veiligheid en milieu

De Antwerpse goederenbehandelaar DP World Belgium is in het bezit van het OHSAS 18001 en het ISO 14001-certificaat voor zijn activiteiten aan het Deurganckdok, het Delwaide-dok en het Churchilldok. Dit betekent dat de onderneming al het nodige doet en zal doen om veilig te werken en tegelijkertijd milieuverantwoord te handelen.

DP World is de eerste terminaluitbater in Antwerpen die de OHSAS-normen haalt. Het controlebureau AIB Vinçotte noemt hen een pionier op het vlak van veiligheid en milieu.



Antwerpse haven heeft meer dan 4 000 jobs in de aanbidding

Voor de vierde keer peilden Alfaport Antwerpen en Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland naar de personeels- en competentiebehoeften bij de bedrijven uit de logistiek en de industrie in onze haven. Net zoals bij de vorige enquêtes bleek er bij de 130 deelnemende bedrijven een zeer groot aantal vacatures te bestaan. Portaal sprak met Hugo De Bie, hr-directeur bij DP World en voorzitter van de hr-werkgroep van Alfaport Antwerpen, over de uitdagingen voor de toekomst.

Portaal: Hoe is de bevraging zelf precies verlopen?

Hugo De Bie: Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland heeft in samenwerking met Alfaport Antwerpen een elektronische enquête gestuurd naar in totaal 357 bedrijven. 133 bedrijven hebben de enquête beantwoord: 65 uit de industrie en 69 uit de logistiek. Met die responsgraad dekken we meer dan 50 % van de huidige totale tewerkstelling in de sector af. We kunnen dus zeker stellen dat de screening relevante resultaten oplevert. In de bevraging werd gepeild naar zowel de personeels- als de competentiebehoeften van de bedrijven: welk soort competenties worden verwacht om een bepaald soort job op een kwaliteitsvolle manier in te vullen? We vroegen naar de behoeftes voor de periode 2011 – 2013 en tegelijkertijd naar een voorzichtige vooruitblik richting 2016.

Portaal: Het totaalcijfer spreekt tot de verbeelding. Meer dan 4 000 vacatures voor logistiek en industrie samen. Logistiek is goed voor 42 % van dat aantal. Er is dus zeer veel potentieel?

Hugo De Bie: Absoluut. Voor de logis-

tiel spreken we over minimum 1 692 vacatures over de volgende 2,5 jaar. Met de nadruk op het woord minimum, want we communiceren enkel over die cijfers waarvan we zeker zijn. Met andere woorden: die 1 692 vacatures gelden enkel en alleen voor die bedrijven die effectief geantwoord hebben en hun behoeften hebben doorgegeven. Van de bedrijven die niet hebben geantwoord, kennen we de cijfers niet. We hebben niet willen extrapoleren om het zo zuiver mogelijk te houden. Wel kunnen we stellen dat er waarschijnlijk meer dan 4 000 vacatures zijn: het is immers zeer onwaarschijnlijk dat de bedrijven die niet hebben deelgenomen, de volgende jaren geen enkele vacature zullen hebben. Maar laat ons focussen op datgene waarvan we zeker zijn: 4 000 vacatures, waarvan meer dan 1 600 in de logistiek.

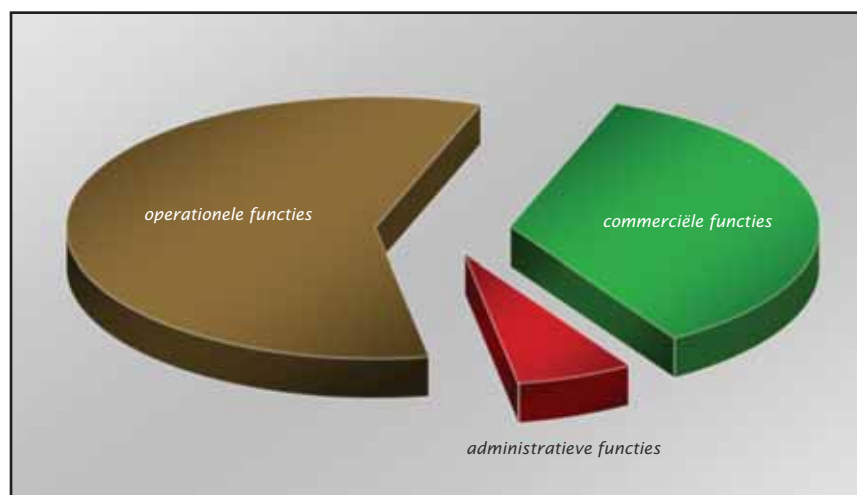
Portaal: Over welke jobs gaat het precies?

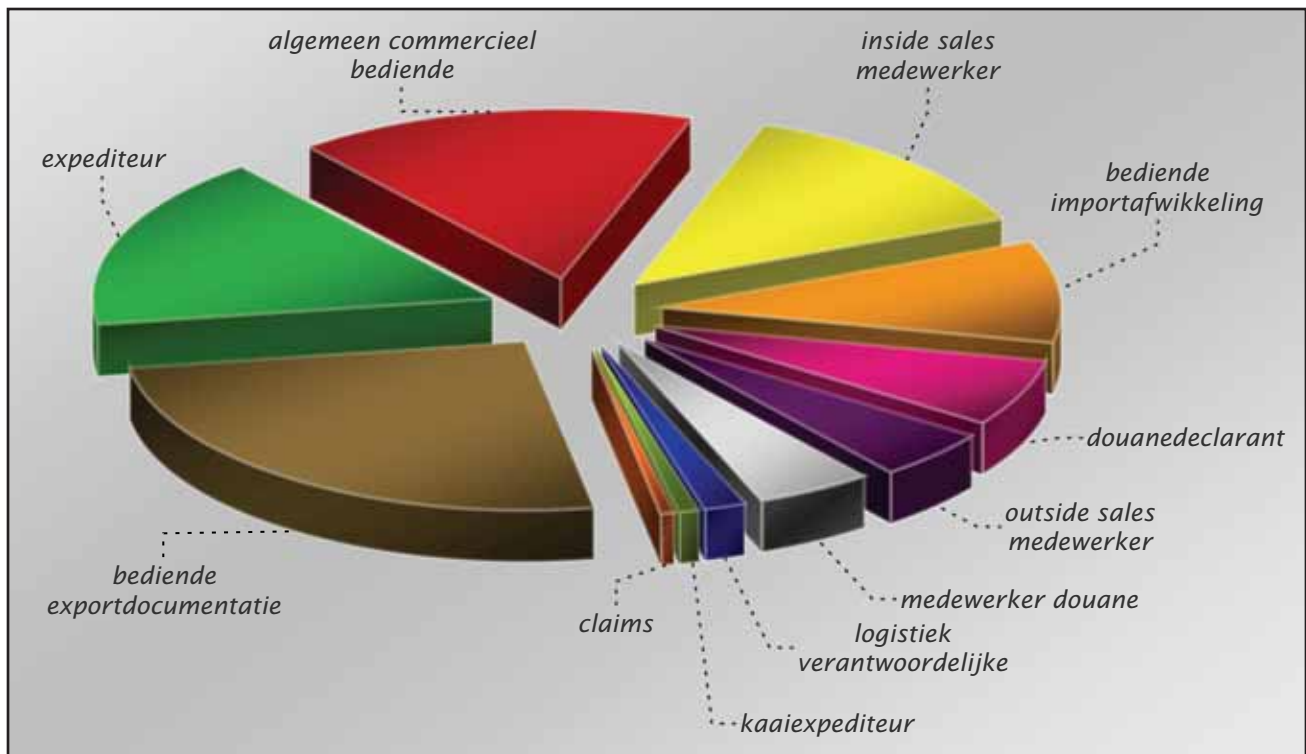
Hugo De Bie: Een kleine 1 000 jobs zijn operationele functies, 600 commerciële en een 100-tal administratieve. Dit voor de periode tot en met 2013. In de top vijf van de operationele functies vinden we heftruckchauffeurs (407), algemeen

operationeel bedienden (281), onderhoudsmecaniciëns (85), onderhouds-elektriciëns (49) en mobiele kraanbestuurders (28). Bij de administratieve functies gaat het vooral om boekhouders en ICT-medewerkers. Bij de commerciële functies valt vooral de grote vraag naar bedienden exportdocumentatie en expeditie op.

Portaal: Deze resultaten laten veel potentieel zien. Maar de sector moet er ook mee aan de slag. Wat zijn de voornaamste uitdagingen?

Hugo De Bie: Het is inderdaad positief dat we een sector blijven die ook in de toekomst heel wat jobs zal genereren. Maar nu moeten we ervoor zorgen dat we ook de mensen vinden om die jobs in te vullen. We staan hierbij voor een dubbele uitdaging: een groot potentieel aan nieuwe, bijkomende jobs én de vergrijzing, waardoor de volgende jaren heel wat medewerkers met pensioen gaan. Dit laatste is uiteraard een algemene trend; ook andere sectoren hebben hiermee te maken. Maar door het feit dat we er allemaal samen mee worden geconfronteerd, dreigt de 'concurrentie' tussen sectoren feller te worden: we zijn vanuit verschillende sectoren naar een aantal gelijkaardige profielen op zoek. Een boekhouder, ICT-medewerker of een onderhoudstechnicus kan in verschillende sectoren terecht. Als structurele uitdaging moeten we dus sowieso meenemen dat de lijst aan knelpuntberoepen daardoor mogelijk nog langer zal worden. Maar uiteraard willen we vermijden dat het zover komt. Op de korte termijn, en dan spreek ik over de volgende twee jaar, moeten we er in de eerste plaats voor zorgen dat afgestudeerden met een diploma, dat volledig matcht met onze behoeftes, effectief voor onze sector kiezen.





Portaal: Studeren er voldoende mensen af in de verschillende studierichtingen die voor de sector belangrijk zijn?

Hugo De Bie: We zijn deze gegevens nog verder aan het verfijnen, maar het lijkt er nu al op dat dit niet het geval is. De vraag naar nieuwe medewerkers in de industrie en logistiek is zeer waarschijnlijk groter dan de uitstroom uit de verschillende studierichtingen.

Portaal: Hoe lossen we dat op?

Hugo De Bie: Zoals gesteld: door er op korte termijn voor te zorgen dat de afgestudeerden in bijvoorbeeld logistiek management, effectief voor onze sector kiezen. We kunnen het ons niet permitteren dat ze – mogelijk omwille van verkeerde redenen – onze sector links laten liggen. Hun potentieel moeten we maximaal benutten. Maar dat zal dus meer dan waarschijnlijk niet volstaan. Op korte termijn zullen we dus ook het potentieel aan werkzoekenden en/of werklozen die over een diploma of de nodige skills beschikken die voor onze sector interessant kunnen zijn, beter moeten benutten. We stellen vast dat de doorstroming vanuit de werkloosheid naar een job in de haven voor verbetering vatbaar is. De VDAB, maar ook de bedrijven, zullen daar hun verantwoordelijkheid moeten nemen en ervoor

moeten zorgen dat er effectief meer werklozen zich omscholen via de reeds bestaande opleidingen zoals 'Bediende internationale handel en logistiek'. We kunnen het ons niet veroorloven om dat potentieel onbenut te laten.

Portaal: En op de lange termijn?

Hugo De Bie: Dan moeten ervoor zorgen dat studenten studiekeuzes maken die leiden tot interessante loopbaanmogelijkheden binnen onze sector. Deze enquête kan ons daar bij helpen: we kunnen objectief aantonen dat er in de haven ook in de toekomst potentieel is.

Maar we zullen ook inspanningen moeten leveren zodat dat potentieel gezien wordt en dat jongeren onze sector aantrekkelijk of interessant beschouwen. We botsen nog vaak op een muur van verwarring en verkeerde perceptie. Zoals in het campagnebeeld van de Vlaamse Havendag al werd aangegeven: de haven is veel meer dan alleen dokwerkers en ruw en zwaar werk. Uiteraard hebben we ook in de toekomst dokwerkers nodig, maar havenarbeid is slechts één deeltje van een veel groter geheel. Om u een idee te geven: het contingent havenarbeiders telt momenteel zo'n 10 000 medewerkers. In totaal staat de haven inzake directe tewerkstelling voor meer 65 000 medewerkers. Met

andere woorden: er zijn hier nog vele andere jobs.

Net zoals in andere sectoren zullen we moeten meewerken aan een opwaardering van technische beroepen. We moeten ervoor zorgen dat de competenties die jongeren tijdens hun studie verwerven, zo dicht mogelijk aanleunen bij datgene wat wij nodig hebben. We moeten dus nauw gaan samenwerken met het onderwijs.

Portaal: Hoe organiseert Alfaport Antwerpen zich hierop?

Hugo De Bie: Aansluitend op het Toetaalplan concurrentiële haven hebben we de hr-werkgroep waarin vertegenwoordigers van de sector zetelen, nieuw leven ingeblazen. Hiermee willen we de doelstellingen voor de toekomst bepalen en de vinger aan de pols houden: wat zijn de noden? Waar moeten we bijsturen? Welke projecten gaan we ondersteunen? Op welke strategische partners gaan we een beroep doen? In onze werkgroep zetelen ook vertegenwoordigers van ons opleidingsinstituut of vormingsfonds zoals Portilog of Logos, die in dit verhaal een onmiskenbare belangrijke rol te spelen hebben. Het is de bedoeling van deze werkgroep om via duidelijke actieplannen tot concrete resultaten te komen.

DEURGANCK TERMINAL
NOORDZEE TERMINAL
EUROPA TERMINAL
MSC HOME TERMINAL
CHURCHILL TERMINAL

PSA ANTWERP · Napelsstraat 79, 2000 Antwerpen ·
TEL: +32 (0)3 260 61 11 · FAX: +32 (0)3 260 62 00
www.psa-antwerp.be · info@psa-antwerp.be

Descartes. Making the world a better place by improving logistics

Supply Chain Execution & Visibility ■ Route Planning & Mobility ■ Customs Compliance



- Maximizing logistics productivity and efficiency
- Improving customer service
- Making logistics safe and more secure
- Providing better information leading to better decision making
- Enabling greater corporate social responsibility
- Reducing carbon emissions



Learn more. www.descartes.com
+32 (0)3 800 06 00



**Dredging
International**

Marine & Waterway Contractor

Member of the DEME Group

Dredging International nv

Haven 1025 - Scheldedijk 30
B-2070 Zwijndrecht, Belgium
T +32 3 250 52 11
F +32 3 250 56 50
info@deme.be
www.deme.be



Havenbouw en onderhoud van vaarwegen: écht specialistenwerk!

De milieuvriendelijke slephopperzuiger "Brabo" houdt de toegang tot een wereldhaven als Antwerpen op diepte. Het is maar één voorbeeld van de ontelbare projecten die Dredging International over de hele wereld uitvoert.

Met 150 jaar ervaring, een uitgebreide, moderne vloot en meer dan 4000 specialisten in dienst, heeft Dredging International alle expertise in huis om elk bagger- en waterbouwproject, hoe complex ook, perfect af te werken.

DEME: creating land for the future