



Niet alleen neemt een opgevouwen container minder laadruimte in, het scheelt ook kraanbewegingen.



Proefprojecten in China, Rusland, India en de Verenigde Arabische Emiraten

Vouwcontainers zwermen uit

Door Willem de Niet

Wat hebben Mundra, Tuticorin, Shanghai, Chicago en Jebel Ali, met elkaar gemeen? Samen met Incheon, Qingdao, Urumqi, Wladiwostok en Moskou? Het zijn havens waar pilot-projecten worden uitgevoerd met inklapbare 4FOLD containers van Holland Container Innovations uit Delft.

In het laatste kwartaal van dit jaar wordt een aantal van die projecten geëvalueerd en zullen de deelnemende bedrijven beslissen over de inzet van meer HCI 4FOLD containers.

Het aantal klanten stijgt intussen gestaag. Zo kondigde de combinatie Kühne+Nagel, APMT en Maersk onlangs aan een proef te gaan doen op het spoor tussen Rotterdam en Oostenrijk. De proef start nog dit jaar. En Pan Ocean gaat op de route tussen China en Zuid-Korea meer 4FOLD containers inzetten.

Emirates Shipping Line heeft een traject toegevoegd, van Jebel Ali naar Nava Sheva in India. Japan is de volgende beoogde bestemming. Ook de Transworld Group in India wil, na een proef langs de Indiase westkust, meer vouwcontainers inzetten, waarbij ook naar andere routes wordt gekeken. En in Indonesië gaat Samudera Shipping Line op het traject van Jakarta naar Belawan, aan de noordkust van Sumatra, nu ook containers van HCI gebruiken.

Onbalans

Directeur en mede-oprichter van HCI in 2008, Simon Bosschier kijkt dan ook met veel vertrouwen naar de toekomst. 'De geluiden die ons bereiken zijn overwegend positief. Het zijn natuurlijk projecten op routes waar relatief veel lege containers terug moeten. Dan scheelt het fors of je vier lege containers in vier slots of op vier wagons of vrachtwagens zet, of dat je er vier op de plek van één kwijt kunt. Hoe groter de onbalans, hoe groter de kansen voor 4FOLD containers.'

Onbalans is er niet alleen op het water tussen Shanghai en Jebel Ali in Dubai, maar ook op het spoor tussen China en Europa. De grootste Chinese logistieke dienstverlener Sinotrans zal binnenkort een aantal 4FOLD containers inzetten tussen Urumqi in China en Almaty in Kazachstan. Dat land importeert veel Chinese (gebruiks)goederen maar exporteert zelf hoofdzakelijk olie en gas. En dus gaan veel containers leeg terug.

In India voert de Trans World Group al langere tijd een omvangrijke proef uit tussen de havens van Mundra en Tuticorin. Hier worden goederen die in Mundra aankomen overgeladen in feeders die de kleine havens onderweg aandoen. De retourvrachten zijn klein, het aantal lege containers dat terug moet dus relatief groot.

Zijderoute

In de afgelopen jaren is het spoorvervoer tussen China en Europa toegenomen; de Zijderoute is nieuw leven ingeblazen. Dat het de Chinezen ernst is met die uitbouw is duidelijk. Er zal in de komende vijf

jaar 40 miljard euro in de spoorverbinding worden geïnvesteerd. Op deze en andere transcontinentale lijnen wordt over verschillende spoorbreedtes gereden. Dat betekent telkens overslag, en dus kostenbesparing bij het gebruik van de 4FOLD container. In Rusland heeft Multimodal Container Services een aantal vouwcontainers in gebruik op de circa 10.000 kilometer lange route tussen Vladivostok en Moskou. Volgens HCI onderzoekt het bedrijf op welke andere lijnen de inzet ervan nuttig kan zijn.

Leegvaart

Eind september verzorgde Bosschier een videopresentatie-op-afstand tijdens de beurs Trans Expo Odessa 2017. Afgevaardigden van alle grote havens rond de Zwarte Zee waren onder zijn gehoor. Zij kregen te horen dat wereldwijd gemiddeld 20% van de zeecontainers leeg wordt vervoerd en dat dat percentage op de weg zelfs 40% is. 'Dat kost de industrie jaarlijks 25 miljard dollar', aldus Bosschier, die ook de cijfers voor de verschillende Zwarte Zee-havens paraat had. In alle gevallen, Oekraïne, Rusland, Roemenië, Georgië en Bulgarije was meer dan 30% van de verwerkte containers leeg. Bosschier legde uit, dat op alle punten in de intermodale keten winst kan worden behaald, of het nu gaat om beschikbare slots op schepen, het aantal vrachtwagens dat wordt ingezet, het aantal kraanbewegingen en de beperking van de CO2-uitstoot. Dat laatste is volgens HCI een heel belangrijke factor.

Leaseplan

Zijn gehoor kreeg verder te horen dat HCI concrete

lease-plannen heeft voor de containers. 'We gaan dat niet zelf doen, dat is onze core business niet. We willen samenwerken met partijen die als leasebedrijf actief worden. Leasen heeft voor de klant de gebruikelijke voordelen van een lagere investering en daarnaast een grotere flexibiliteit bij het opvangen van pieken. We kennen allemaal de piek zo naar het eind van het jaar toe. De toevoer vanuit bijvoorbeeld China en andere Oost-Aziatische landen neemt in die periode enorm toe. De verhouding vol

'Hoe meer lege containers hoe groter het voordeel'

tegenover leeg ligt in de periode heel anders dan gemiddeld over het jaar. Daar kan veel voordeel worden behaald.'

Een ander aspect waarop HCI zich richt is serviceverlening bij het uitvouwen en inklappen van de container. 'Dat willen we bij en voor grote verladere en retailers op locatie gaan doen. Dus niet bij aankomst in de haven de opgevouwen containers uitklappen en op vrachtwagens zetten, maar op het terrein bij de productiefaciliteit. Eerste berekeningen tonen aan dat op het land kostenbesparingen gemiddeld 25% zijn als het gaat om overslag en transport naar de uiteindelijke locatie en dat de zogeheten "carbon footprint" met 15% omlaag kan.'

Trainingen

HCI verzorgde intussen op tientallen plekken op de wereld trainingen voor het in- en uitklappen van hun containers met reachstackers en sideloaders. In Europa onder meer in Nederland, België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Slovenië en Turkije. Verder in de Verenigde Staten en Guatemala, diverse plaatsen in China, de Verenigde Arabische Emiraten en India. Ook in Israël, op Sint Maarten en in Indonesië zijn inmiddels HCI-gecertificeerde bedrijven.

Bij HCI werken intussen acht mensen, verdeeld over de afdelingen sales, research & development en manufacturing. Bij de laatste ligt de focus op kwaliteitscontrole bij de fabriek in China. Bureau McKinsey voorspelde in 2012 in een rapport over de groei van de consumentenmarkt dat door die groei de haveninfrastructuur wereldwijd met 250% zou moeten groeien om de transportvraag aan te kunnen. Bosschier: 'Dat betekent niet alleen infrastructuur, het betekent ook veel meer containers. Stel dat van alle containers die erbij komen 10% 4FOLD containers zijn...'

Vier 40-voets containers op een vrachtwagen scheelt een slok op een borrel.
(Foto's HCI)

