



INTERVIEW

Project voor professionele project cargo

In september jl. zag de World Project Group, een netwerk van middelgrote project cargo-expediteurs, het levenslicht. Oprichter en voorzitter van de raad van bestuur is Robert J. Vermetten, managing partner van TPL (Transport & Project Logistics). Project cargo is een multidisciplinaire en hoogst gespecialiseerde expeditieniche die staat of valt met een doorgedreven vorm van professionalisering, zegt hij. "We care personally" is meer dan een slogan voor ons.

Marcel Schoeters

Hoe is de markt van de project cargo de laatste jaren geëvolueerd?

Laten we zeggen dat er minder en minder lading vanuit de traditionele havens vertrekt. Men gaat productieaanpassingen doorvoeren en meer modulair werken, om aldus het buitenmaatse goed zoveel mogelijk te beperken. Dan kan er ook meer gebruik worden gemaakt van containers. Wij stellen ook vast dat die markt veel meer geprofessionaliseerd is. Wij stellen ook een verschuiving vast naar Centraal- en Oost-Europa en China.

Hoe belangrijk is of was dat voor Antwerpen als lading?

Het voordeel van project cargo is dat men het als expediteur multidisciplinair gaat benaderen, met als voordeel dat je een totaal aanbod gaat creëren, waardoor je een grote toegevoegde waarde genereert. Met multidisciplinair bedoel ik dat je rekening moet houden met de verpakking, dat er voor- en natransport moet worden georganiseerd, vaak met uit-

zonderlijk vervoer. Er komt vaak een lading-inspectie bij kijken, de eisen op het vlak van lashing & securing liggen vrij hoog, speciaal kraanwerk, enz. Op die manier moet er bijzondere aandacht worden besteed aan het dossier. Er zijn hoog gekwalificeerde mensen voor nodig. Het is een trafiek van een enorme complexiteit, die een hoge mate van persoonlijke aandacht vraagt. Je moet daar de juiste competenties voor in huis hebben. Er komt dikwijls lichtvervoer bij kijken. Wij, als TPL, hebben dat via een joint venture met Steinweg. Wij hebben die competentie in huis, waar een aantal mensen dedicated voor TPL werken. Wij doen de hele contract review, werken het complete logistieke schema uit en hebben, dank zij het WPG, een wereldwijde ondersteuning. Er zijn ook specifiek douanetechnische aspecten aan verbonden. Het zijn projecten die veel te maken hebben met global sourcing en dan moet je ook global logistics kunnen aanbieden. Ik denk dat de hele samenhang van al die disciplines een interessante zaak maakt, met een hoge toegevoegde waarde.

Is de tijd van de Belgische silo's en brouwketels voorbij?

Zo ver zou ik niet durven gaan. Alle grote namen uit die sectoren, hebben nog een productie in België. Maar diverse belangrijke marktspelers hebben toch ook al een productie opgezet in Centraal- en Oost-Europese landen.

Brengt dat gegeven dan geen stuk extra logistiek mee?

Inderdaad. Als de controle nog hier zit, dan moet je een stuk logistieke uitbreiding kunnen aanbieden. Vandaar dat WPG zo belangrijk is. Met WPG hebben wij een heel sterk accent in Centraal- en Oost-Europa, het Midden-Oosten, het Verre Oosten en de VS.

«Project cargo is een trafiek van een enorme complexiteit, die een hoge mate van persoonlijke aandacht vraagt.»

besloten hun nauwe samenwerking te formaliseren om zo beter in staat te zijn een antwoord te bieden op de logistieke behoeften van vandaag en morgen.

Is project cargo een trafiek die nog sterk scheepvaartgebonden is of wordt er ook meer gebruik gemaakt van luchtvracht?

Aan die kwestie zijn twee aspecten verbonden. Aan de ene kant worden de lead times steeds korter, zodat het soms beter uitkomt om met vliegtuigen te werken. Een snellere opstart betekent ook een snellere return on investment. Aan de andere kant moet er soms ook tijdverlies worden ingehaald. Gezien de grote spreiding van de toeleveranciers worden bepaalde deadlines soms niet gehaald en dan is de general contractor verplicht om gebruik te maken van projectvervoer door de lucht.

Is er een bepaald product dat dominant is in de project cargo?

In WPG hebben we drie subcomités: oil & gas, power generation en construction & engineering, aangevuld met geografische sterktes.

Speelt project cargo nog een rol in de promotie van een haven?

De haven van Antwerpen doet daar veel moeite voor. De klanten van TPL zitten meestal in het buitenland en wij sturen heel veel dingen aan vanuit Antwerpen. Voor Antwerpen is dat toch wel belangrijk. Gezien de multidisciplinaire behoeftes blijft project cargo een belangrijke sector, maar de marges worden steeds scherper. De concurrentie is genadeloos, soms zelfs voor heel moeilijke

mensen. Wij stellen vast dat er toch ook wel wat cowboys actief zijn, die de prijzen zodanig onder druk zetten dat ze geen garantie van performance meer kunnen leveren.

Waar zitten de belangrijkste markten?

China is belangrijk. Ook het Midden-Oosten en de voormalige Sovjet-Unie, overal waar er olie te vinden is. In Rusland zijn er verschillende grote mechanische projecten aan de gang.

Is het aanbod aan scheeps capaciteit kleiner geworden?

Helaas en dat verandert wel wat aan de constellatie. Vroeger waren er meer outports. Nu minder, wat ons ertoe verplicht om meer met transshipment te werken.

De WPG-leden zijn de gedoodverfde partners voor elkaar?

Het zijn exclusieve partners. Het zij stuk voor stuk onafhankelijke, middelgrote bedrijven die een duidelijke focus hebben gelegd op project cargo. We willen niet per se het grootste netwerk zijn. Het is niet onze bedoeling om zo veel mogelijk leden te werven. De lidgelden worden gebruikt voor marketinginspanningen. Het is een netwerk dat eigendom is van de leden. Er zijn netwerken waar men andere doelstellingen



Robert J. Vermetten,
managing director van TPL.

World Project Group

The World Project Group werd opgericht tijdens een stichtingsconferentie die van 14 tot 16 september plaatsvond in Cannes. WPG is een groep van onafhankelijke bedrijven. Robert J. Vermetten is voorzitter van de Raad van Bestuur, die verder bestaat uit Michael P. Ellsworth (Altus Logistics, Singapore), Michel Fuchs (AWC Group, Miami), Ronan Leray (CGS-International, Brest) en Capt. Ramesh Gulati (Crystal Shipping, Mumbai). Per land is er maar één bedrijf toegelaten. TPL werd in 2000 ondericht