



De schepen van de SCX zullen de Afrikaanse lading naar Zeebrugge brengen.

FOTO STEFAN VERBERCKMOES

MOL kiest Zeebrugge als hub voor containerdienst op West-Afrika

De Japanse rederij MOL start een dienst tussen Zeebrugge en West-Afrika die containers uit het Verre Oosten zal vervoeren.

Het stopzetten van een wekelijkse lijndienst uit Singapore naar Zuid- en West-Afrika vormt bij MOL de aanleiding om drie nieuwe diensten te starten. Die opvolgers krijgen een lagere frequentie. Een deel van de lading tussen Azië en Afrika zal voortaan in Europa overgeslagen worden. Zeebrugge en Tanger werden daarvoor als hubs gekozen. De wijziging laat MOL toe zijn schepen tussen het Verre Oosten en Europa beter te vullen.

Rechtstreeks In de WA1 Service, die binnenkort verdwijnt, varen nu nog negen gehuurde schepen van 2.100 tot 2.500 teu. Met de nieuwe Indian

Ocean South & West Africa Service (ISW) die op 8 mei in Singapore van start gaat, behoudt de Japanse rederij een rechtstreekse aanwezigheid op de trade, maar dan om de tien dagen. Er komen aanlopen bij in Réunion, Maputo, Kaapstad, Walvis Bay en Lobito, maar Lagos valt eruit. De transitijd naar Abidjan, Tema en Lomé zal langer worden omdat er onderweg in meer havens wordt gestopt.

Daarom zal er ook Aziatische lading voor West-Afrika op Europese diensten worden geladen. Dat geldt voor alle containers voor Lagos, die vanaf eind april met de South China Express (SCX) naar Zeebrugge meegaan. In die dienst zet MOL samen met alliantiepartner APL postpanamax-schepen van 8.100 teu in.

In Zeebrugge komt er om de veertien dagen een aansluiting met de nieuwe ARN Service naar Abidjan en Lagos. Het eerste vertrek is gepland voor 6 juni met de MOL Triumph van 3.066

teu. Dat schip zal ook Felixstowe aanlopen, maar daar is geen aansluiting met de SCX omdat die Verre Oostendienst in Engeland Southampton bedient.

Ook de ARS feederdienst uit Tanger zal om de twee weken een vertrek bieden. De MOL Symphony van 2.452 teu laadt er op 2 juni de eerste containers voor Dakar, Abidjan, Tema, Cotonou en Lomé. Om de Aziatische lading in Marokko te krijgen wordt het vaarschema van de Japan Europe Express Service (JEX) tussen het Verre Oosten en Noord-Europa uitgebreid met een extra aanloop in Tanger. In de JEX heeft MOL negen boten van 6.350 teu.

Niet de eerste MOL is niet de eerste rederij die Tanger inschakelt als transshipmenthaven voor West-Afrikaanse cargo. Ook het duo Maersk/Safmarine en CMA CGM doen dat. De CMA CGM-dochter Delmas besloot vorige maand zelfs om de rol van Tanger nog te versterken. Om de zware congestieproblemen in Lagos beter op te vangen, is de Hebdo II Service uit Antwerpen naar Cotonou en Lagos (Tincan Island en Apapa) gestaakt. In de plaats daarvan komt een wekelijkse Nigeria Express Shuttle tussen Tanger en Lagos.

Voor MOL betekent de start van de ARN dienst een terugkeer naar de trade tussen Noord-Europa en West-Afrika. De Japanners werkten op deze route een tijdje samen met Delmas, maar verlieten het vaargebied in oktober vorig jaar. Het verschil met de vroegere dienst is wel dat de basislading nu uit Azië zal komen. | SV

Feederdiensten worden veertiendaags



PALLETCENTRALE
De kracht onder de vracht

-  In- en verkoop van gebruikte pallets
-  Nieuwe pallets, kisten en boxen
-  Reparatie en verhuur
-  Beheer van palletbestanden
-  ISPM-15 gecertificeerd

Telefoon : 0800-PALLETS
Internet : www.palletcentrale.nl
E-mail : info@palletcentrale.nl

lid van:  

Vestigingen in: Eeklo (B), Helmond, Moerdijk, Nibbixwoud, Rotterdam

Maut gaat me

WERKPAARDJE Euro III rijden is Tiefensee ve

De Maut-betaler spekt in dit economische rampjaar de Duitse schatkist alleen maar meer. Reken even mee met de Duitse TLN.

Ook al zou het aantal tolplichtige kilometers dit jaar door de recessie teruglopen, de Duitse schatkist gaat flink meer aan de 'Maut' verdienen. De gemiddelde vervoerder betaalt in 2009, sinds de forse verhoging van de tarieven van de kilometerheffing voor zwaar vrachtverkeer op de Autobahn en een handjevol Bundesstrassen bijna 48 procent per kilometer meer.

Dat heeft althans het Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) berekend. Deze grote Duitse wegvervoersorganisatie vindt dat de regering-Merkel zich aan 'tolzwendel' schuldig heeft gemaakt. Verkeersminister Wolfgang Tiefensee stelt immers dat een gemiddelde vervoerder sinds begin dit jaar 'slechts' 21 procent meer is gaan

betalen voor zijn feitelijke snelwegkilometers.

Waarin zit 'm dit grote verschil tussen de officiële voorstelling van zaken door Berlijn en de feitelijke lastenverhoging die de BGL-rekenmeesters in Frankfurt aan de Main berekenen?

De verklaring is eenvoudig. Tiefensee gaat er vanuit dat vervoerders zo snel overschakelen op milieuvriendelijk en tolbeparend materieel dat het jaargemiddelde van de betaalde tol al in 2009 maar zo'n 16,3 eurocent per kilometer zal bedragen. Maar die aanname is veel te optimistisch, zegt het BGL. Het tempo waarin vervoerders hun wagenpark vernieuwen, is veel lager dan Tiefensee's ambtenaren veronderstellen.

Gelijk Is dat zo? De cijfers geven het BGL voor dit jaar gelijk. In 2006 werd maar 8,5 procent van het aantal tolp kilometers gereden door schone voertuigen uit de Euro-klasse IV en V, waarvoor de Maut-tarieven dit jaar veel minder zijn gestegen dan



De Duitse overheid verdient dit jaar gigantisch aan de Maut omdat het wegvervoer blijft ri

Tarieven in de containerlijnvaart lijken

Rederijen durven weer te denken aan tariefverhogingen, zij het voorzichtig.

Is het einde van de vrije val van de tarieven in de containerlijnvaart ten einde? Rederijen zijn wat optimistischer gestemd dan begin dit jaar, toen het vrachttarief op de spotmarkt op de route Azië-Europa naar bijna

nul zakte en verladingskosten alleen de toeslagen hoefden af te rekenen. Verladingskosten moeten rekenen op serieuze pogingen van de rederijen om in de gesprekken de schade beperkt te houden en op hogere contracten uit te komen dan begin dit jaar voor mogelijk werd gehouden.

Op de Global Shipping Conference in Londen, vorige week georganiseerd door Containerisation International,

klonken van rederijzijde voor het eerst in tijden wat voorzichtig optimistische geluiden. Ron Widdows, topman van Neptune Orient Lines zei daar dat de verhogingen die de rederijen hebben aangekondigd enige kans van slagen hebben omdat de sector inziet dat het zo niet langer kan. Ook verladingskosten zouden bereid zijn meer te betalen omdat een langere periode van extreem lage tarieven