

EVOLUEREN DE ZEEHAVENS MET DE SNEL VERANDERENDE WERELD ?

Lic. Honoré PAELINCK, 1997

Zijn de bewindslieden van de wereldhavens zich wel bewust van de snelle en grondige evoluties in de wereldhandel en het zeevervoer?

Die vraag stelde Dhr. Honoré Paelinck op 27.02.97, tijdens een lezing gehouden voor de Belgische Koninklijke Marine Academie (Afd. Recht en Economie).

De spreker, luitenant ter lange omvaart van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen (1956), behaalde het licentiaat in de Handels- en Maritieme Wetenschappen (1962) en het licentiaat in Zee- en Binnenvaartrecht (1964), terwijl hij reeds leidende functies waarnam in de groep CMB, in het ONATRA (Zaire) en van Ommeren. Sedert 1992 is hij onafhankelijk consulent voor haven- en transportproblemen bij de Wereldbank, de Europese Commissie en de Unctad in 40 landen, verspreid over Azië, Afrika, Europa, Noord- en Zuid-Amerika.

In Azië en Afrika groeide het bruto nationaal product in 1995 op spectaculaire wijze: China (9 %), Irak (30 %, mede door de gedeeltelijke opheffing van het olie-embargo), Vietnam (8 %), terwijl in Europa, Duitsland net niet 1 % haalt en België het met 2,3 % vrij goed doet in dit werelddeel.

De wereldhandel kent, over de Pacific meer dan over de Atlantic, een zeer sterke groei. Toch is er overcapaciteit aan zeeschepen, door de schaalvergroting, vnl. in de containerschepen: de derde-generatie-schepen laden driemaal meer dan hun voorgangers, maar varen bovendien sneller voor hetzelfde brandstofverbruik.

Om te kunnen overleven - en dat kunnen ze niet allemaal - eisen de rederijen veel kortere laad- en lostijden in de havens: zes maal meer containers per uur dan vorehen. Maar waar blijven we met al die aan de kade geloste of voor inschepping aangevoerde laadkisten? Is er wel voldoende opslagruimte achter de los- en laadkade? Kunnen de vrachtwagens, de treinen, de binnenschepen deze laadkisten snel en ordelijk genoeg aan- en wegbrengen? En de papierwinkel? Houdt het opstellen van de vervoers-, douane-, gezondheidsdocumenten, de facturen en verzekeringspolissen gelijke tred met de aan- en afvoer van kisten?

De versnelling van de handels- en vervoersoperaties is trouwens ook een eis van

de industrie: die wil geen voorraden van grondstoffen meer aanleggen, maar eist aanlevering "just in time": in Europa is dat 3 weken, in Japan 4 uur.

"De vragen stellen is één; de antwoorden vinden, daar is inzicht voor nodig." Zo besloot de spreker zijn uiteenzetting, gebaseerd op een weelde van feiten en cijfers.

LES PORTS VONT-ILS S'ADAPTER AUX MUTATIONS DE L'ÉCONOMIE ?

Les gestionnaires des ports maritimes sont-ils bien conscients de l'évolution rapide et profonde du commerce et des transports?

C'était l'objet d'une conférence tenue par M. Honoré Paelinck, le 27 février 1997, devant l'Académie Royale de Marine de Belgique, Section "Droit et Economie", à Anvers.

Alliant une formation académique à une longue pratique des transports, le conférencier connaît sa matière: issu comme lieutenant au long cours de l'Ecole supérieure de Navigation à Anvers en 1956, il acquit les licences en Sciences Commerciales et Maritimes en 1962, et en Droit Maritime et Fluvial en 1964, tout en assumant des fonctions dirigeantes dans les groupes CMB et van Ommeren et de directeur général de l'Office National des Transports (ONATRA) au Zaïre. Depuis 1992, il met sa riche expérience et ses connaissances scientifiques dans les domaines des transports et des ports, comme conseil indépendant, au service d'institutions internationales telles la Banque Mondiale, l'UNCTAD et les Communautés Européennes, dans quarante pays situés en Afrique, Asie, Europe et les deux Amériques.

En 1995, le produit national brut (PNB) s'est accru de façon spectaculaire en Asie et en Afrique: Chine (9 %), Iraq (30 %), Viêt-nam (8 %), alors qu'en Europe, l'Allemagne n'atteint pas 1 % et que la Belgique ne fait pas mauvaise mine avec ses 2,3 %. Le commerce mondial s'est développé plus intensément sur l'Océan Pacifique que sur l'Atlantique.

Et cependant, il règne une importante surcapacité de tonnage, qui est due à la construction d'unités toujours plus grandes - un porte-conteneurs dit "de la troisième génération" peut charger jusque trois fois le nombre de conteneurs de ses prédécesseurs, mais, en plus, il navigue à une vitesse plus élevée, pour une consommation de carburant presque identique.

Pour survivre - mais ils n'y réussissent pas tous - les armements tendent à réduire les séjours au port et exigent un rythme de chargement/déchargement des conteneurs jusque six fois plus rapide. Mais où empiler temporairement les quelque 3.000 TEU ainsi débarqués en moins de 15 heures, alors que l'aire de stockage sur l'arrière-quai est déjà occupé par autant de TEU amenés pour embarquement? Le camion, le train, la voie fluviale seront-ils capables d'évacuer et d'amener en bon ordre et rapidement tous ces conteneurs? Et, dans l'affirmative, le flot des marchandises ne sera-t-il pas contenu par le temps perdu à confectionner les documents de transport, de douane, de contrôle sanitaire, d'assurance et de paiement?

Or, l'industriel aussi exige une forte accélération de ses approvisionnements: le temps n'est plus, où l'usine entretenait des stocks de trois mois; en Europe, leur volume est réduit à trois semaines, au Japon à quatre heures. Cela est dénommé livraison "juste à temps".

Et le conférencier conclut: "Poser la question est une chose, mais fournir la réponse exigera beaucoup de sagesse et de réflexion."