

De haven van Barcelona bestaat op dit moment uit 828.9 hectare land (inclusief de logistieke hub ZAL) en 20 km scheepswerf. In 2015 moet het gebied met een factor 2,3 vergroot zijn.



Fact-finding in Catalonië

Barcelona groeit in zee

Barcelona wordt een steeds belangrijkere speler op het gebied van logistiek. Het is strategisch gelegen aan de Middellandse zee en heeft grote uitbreidingsplannen. De Catalaanse hoofdstad heeft de ambitie om in de toekomst een groter gedeelte van het Europees achterland van goederen te voorzien. Reden genoeg voor logistiek Venlo en omgeving om op fact-finding missie te gaan naar de deelstaat Catalonië. **Door Hieke Voorberg**

De gemeente Barcelona is direct naast de haven een nieuwe cargo-treinterminal aan het ontwikkelen



FACTS BARCELONA

Barcelona is de hoofdstad van de deelstaat Catalonië:

Aantal inwoners:	1,6 miljoen
Staatsvorm Spanje:	parlementaire constitutionele monarchie
Taal:	Catalaans
Oppervlakte stad:	99 km ²
Godsdienst:	katholiek
Munteenheid:	euro (vroeger peseta)
Klimaat:	mediterraan klimaat
Toerisme:	9 miljoen toeristen per jaar
Ondernemersklimaat:	9% opent eigen bedrijf, EU-gemiddelde is 6,5%
Economische staat:	Catalonië zet 20% van nationaal BBP Spanje om waarvan 40% afkomstig van export, 35% van investeringen en 25% MKB
Belangrijkste sectoren:	automotive, farmaceutische industrie, toerisme, dienstensector

De missie, georganiseerd door de Kamer van Koophandel Limburg en het onderzoeksbureau Transfer Consultancy, begon met een onverwachte bekentenis. Toen de groep deelnemers een bezoek bracht aan de logistieke hub ZAL (Zona d'Activitats Logístiques) in Barcelona, waar onder andere Honda, Nissan, NYK Logistics, DHL, Whirlpool, Kuehne + Nagel, Nippon, Decathlon en Abx Logistics gevestigd zijn, vertelden de representanten dat ze jaren terug ter inspiratie voor uitbreidingsplannen een bezoek hadden gebracht aan de regio Venlo. Tijdens het bezoek aan de haven werd hen hetzelfde verhaal verteld, waarop de groep werd bedankt voor de kennis die de Catalanen in de Venlo hadden kunnen opdoen. Ze zeiden bovendien dat ze zich vereerd voelden dat logistiek Venlo, gelegen tussen de mainports Rotterdam, Antwerpen, Schiphol en het Europese achterland, nu op hun beurt wilde leren van Barcelona.

De reden dat logistiek Venlo naar Barcelona vertrok, waren de uitkomsten van het onderzoeksrapport 'Venlo Vooruit', gepubliceerd door de Kamer van Koophandel Limburg en de gemeente Venlo. Hierbij werd gekeken naar kansrijke regio's op strategische logistieke knooppunten voor het uitwisselen van ken-

nis. Catalonië kwam samen met nog vijf anderen als één van de besten uit de bus. Regio Venlo wil naast kennis opdoen, ook de internationale banden versterken om zijn positie als derde logistieke knooppunt van Nederland te waarborgen. De regio heeft de afgelopen jaren namelijk concurrentie gekregen van West-Brabant, Genk, Duitsland en Luik. En om zich in de toekomst tot een Europese draaischijf te ontwikkelen, is het belangrijk om te weten wat er in de rest van de regio's speelt. Om een goed beeld te kunnen vormen van de omgeving, brachten de deelnemers een bezoek aan de haven, de hub ZAL, de Seat-fabriek en de grootste overdekte versmarkt van Spanje: Mercabarna.

In het onderzoeksrapport dat de gemeente Venlo en de Kamer van Koophandel publiceerde, is vooral gekeken naar de groei-cijfers en de logistieke stromen van verschillende Europese regio's. Ook werd de politieke stabiliteit en economische situatie onder de loep gelegd. Spanje heeft sinds het lidmaatschap van de Europese Unie een sterke economische groei doorgemaakt. Toch begint de crisis in de Spaanse bouwsector langzaam ook gevolgen te krijgen voor het Catalaanse bedrijfsleven. Omdat veel banken liquiditeitsproblemen hebben, is de

► 'Het barst in Barcelona van de logistieke bedrijven als ABX en DHL. Daar kom je maar lastig tussen'



Discussie met een Catalaanse logistiek ondernemer over bundeling goederenstromen in Mercabarna.



De deelnemers aan de logistieke missie wandelen over de Rambla de Catalunya.



Louis Coenders en Paul Maas van Wetrion (midden) luisteren naar een presentatie.



Presentatie in het gebouw van de Zona d'Acivitats Logistiques (ZAL).

verstrekking van krediet een probleem. Sinds eind oktober lukt het bijna alleen de grotere bedrijven om werkkapitaal bij de bank te verkrijgen. Hierdoor worden in veel bedrijven de betalingen uitgesteld van zestig naar negentig dagen en worden er bij transacties meer garanties gevraagd. Catalonië heeft de afgelopen maanden diverse maatregelen genomen om meer geld beschikbaar te stellen voor het mkb. Eén van die maatregelen is de financiële injectie van 500 miljoen euro bij de publieke kredietak Instituto Catalán de Finanzas (ICF).

Van dictatuur naar groeiemarkt

Politiek gezien heeft Spanje moeilijke tijden doorgemaakt, maar sinds dictator Franco in 1975 stierf is het land opnieuw een democratisch land geworden dat vandaag de dag wordt bestuurd door de socialistische premier José Luis Rodríguez Zapatero. Barcelona is sinds de Olympische Spelen van 1992 een aantrekkelijke stad geworden die economisch erg is gegroeid. De Catalanen hebben altijd al geweten hoe ze zo goed mogelijk konden profiteren van de strategische ligging aan zee en de goede verbindingen met het achterland, maar sinds de Olympische Spelen is de regio nu ook op de internationale kaart gezet. Speciaal voor de Spelen onderging de stad een metamorfose. Het vliegveld werd vernieuwd, net als de infrastructuur rondom de stad. Ook werd een negen kilometer lang nieuw stuk strand aangelegd. Zo werd Barcelona als stad met cultuur, strand en een mediterraan klimaat, een ware toeristische trekpleister. In vijftien jaar tijd is het aantal toeristen dat de stad bezoekt dan ook gegroeid van bijna twee naar negen miljoen.

Een steeds groter deel daarvan komt aan in de haven, die tot één van de grootste cruiseterminals van Zuid-Europa behoort. Ook komen er via diezelfde haven steeds meer goederen binnen. De haven presenteert jaar na jaar groeicijfers van het aantal containers en tonnen dat in en uit de haven wordt getransporteerd. Daarom is Barcelona genoodzaakt het havengebied, de scheepswerf en de nabijgelegen logistieke hub ZAL uit te breiden. Omdat er geen terrein meer over is in de volgebouwde stad, die grenst aan twee rivieren, bergen en zee, is de haven Barcelona begonnen met landwinning in de zee. Dit terrein zal onderdeel vormen van de haven die volgens de planning in 2015 uit 1.265 hectare moet bestaan. Hiermee zal de haven in de toekomst genoeg capaciteit kunnen bieden voor het groeiende aantal goederen en grote schepen die willen aanmeren.

De extra ruimte is ook nodig om praktische redenen: schepen worden tegenwoordig steeds groter gebouwd, daar steeds meer bedrijven om efficiënter te werk te gaan scheepvaart delen. Kleine havens verliezen deze klanten en dat wil de haven van Barcelona voorkomen. Bovendien willen ze in de toekomst dienen als logistiek platform voor de doorvoer naar havens in Tarragona, Zuid-Europa, Toulouse, Perpignan en Lyon, maar ook Tanger en Gibraltar. De groei brengt eveneens plannen voor de vernieuwing van de logistieke infrastructuur met zich mee. Zo is de gemeente Barcelona direct naast de haven een nieuwe cargo-treinterminal aan het ontwikkelen.

De deelnemers van de fact-finding missie zijn onder de indruk van de uitbreidingsplannen, maar tonen meer belangstelling voor de voortgang van de aanleg van een Europees goederenspoor in Spanje. Onder de groep belanghebbenden in dit spoor, scharen zich ook deelnemers Louis Coenders en Paul Maas van logistiek bedrijf Wetrone uit Weert. Zij doen al jaren zaken met Spanje en hebben een operationeel steunpunt in Girona, een stad op honderd kilometer afstand van Barcelona. Zij kozen voor de regio Catalonië vanwege de strategische ligging, die volgens hen een steeds belangrijkere rol zal spelen bij de in- en uitvoer van overzeese containers. Toch zouden ze graag zien dat de overheid haast maakt met de aanleg van het nieuwe goederenspoor in Spanje, dat nu nog niet aansluit op de breedte van de Franse spoorlijn. 'Om opleggers, containers en wissellaadbakken per spoor naar Spanje te kunnen vervoeren, moeten deze laadeenheden momenteel aan de Frans-Spaanse grens worden overgeladen van Franse op Spaanse wagons. Het is een historisch verschil, maar het resulteert wel in oponthoud en onnodige handelingkosten', aldus Paul Maas.

De Spaanse overheid denkt dat deze spoorlijn tussen Barcelona en Perpignan in 2012 klaar zal zijn. De vraag is hoe strak deze deadline is. 'Nu kiezen nog veel logistici voor de autoweg maar dat is jammer want de wegen slibben dicht en de milieuproblemen worden nijpender', aldus Maas. 'Bovendien zou de verbetering van het spoor de groei van het internationaal intermodaal transport van containers in Spanje stimuleren.'

Gemeente Venlo timmert ondertussen ook hard aan de weg om de verbinding met het zuiden van Europa te verbeteren. Missie-deelnemer en wethouder Marc Verheijen zegt hierover: 'We zijn druk bezig met de aanleg van een railterminal, de zogenaamde Trimodale Container Terminal (TCT). Vanaf 2009 zal er voor de bedrijven in Venlo ook een bargeterminal voorhanden zijn.'

Retourlading

De vernieuwing van het goederenspoor in Spanje is niet de enige uitdaging waar het land volgens de twee collega's van Wetrone voor staat. In de bus op weg naar een rondleiding in de autofabriek Seat zwaaien ze naar één van hun vrachtwagenchauffeurs, die de tourbus met de deelnemers toevallig op de snelweg kruist. 'Onze vrachtauto's rijden vol geladen naar Spanje maar het is moeilijk om geschikte retourlading te verkrijgen', merkt Coenders op. 'Tijdens deze missie zouden we graag contacten leggen met logistieke bedrijven in Spanje, zodat we samen de vrachtwagens kunnen volmaken.'

Met Wetrone zijn er nog meer gegadigden die tijdens de missie graag contact willen leggen voor samenwerking op het gebied van de bundeling van goederenstromen.

Ook Kees Kuijken, managing director van Kuijken Logistic Group (KLG) in Venlo, ziet dit graag gebeuren, maar denkt dat de Spanjaarden nog te veel zoeken naar ad hoc oplossingen. Tijdens het bezoek aan de versmarkt Mercabarna raakte hij in een gesprek verward met een leverancier van fruit. Hij probeerde de Catalaan het idee van het bundelen van goederen uit te leg-

gen. 'De man liet weten hier niet toe in staat te zijn vanwege de tijdsdruk waaronder zij zijn groenten en fruit moet afleveren', aldus Kuijken. De houdbaarheid van verse producten is inderdaad een lastig punt, maar bij andere producten zijn er volgens Kuijken wel mogelijkheden.

Toch heeft Spanje volgens hem het bundelen van goederenstromen nog niet helemaal onder de knie. En dat vindt hij jammer, daar een samenwerking op dit gebied dus verder weg lijkt. Tijdens de fact-finding missie heeft hij daarom besloten om binnenkort nog niet over te gaan tot een investering of het opzetten van een eigen vestiging in de regio Barcelona. 'Spanje heeft als land de afgelopen jaren flinke stappen gemaakt. Groeimogelijkheden zijn zeker aanwezig, maar op dit moment zie ik toch meer mogelijkheden in andere regio's, in Oost-Europa bijvoorbeeld.'

Don Schreurs van het familiebedrijf Schreurs Ex-Tra dat zich richt op transport, expeditie, opslag en overslag, is een van de ➤

PRODUCTIE SEAT

Seat produceert zijn auto's alleen op bestelling en heeft dus zero stock. Rondom de productiefabrieken van Seat in Martorell is een web van toeleveranciers gevestigd, waaronder grote Tier 1 suppliers als Visteon, Lear, Gestamp, Faurecia, en Peguform. Andere toeleveranciers bevinden zich in de zone Franca en in de ZAL, maar ook in de buitenwijken van Barcelona zoals Teruel en Vilafranca del Penedès. Een aantal van kleinere subtoeleverancier bevinden zich weer rondom deze bedrijven. Seat hanteert een just-in-time (JIT) bezorgingmethode, waarin gespecialiseerde logistieke partijen (waaronder Acciona Logistica) onderdelen van diverse toeleveranciers opslaan en in batches direct op de lijn aanleveren. Omdat bij de productie van de Seat wagens veel onderdelen op een concreet moment gemonteerd moeten worden, wordt JIT toegepast om de onderdelen precies op tijd te leveren. Bovendien scheelt de JIT-werkwijze uitgaven op het gebied van huurkosten voor magazijn en opslag.



► 'De scenario's dienen om vragen te beantwoorden, zoals wat er moet gebeuren als er zich toch grote afwijkingen voordoen'

deelnemers die ook al ervaring heeft met export naar Spanje. Zijn bedrijf vervoert per week ongeveer twintig pallets met daarop autobanden en elektronische apparaten naar diverse bestemmingen. Ook hij ergert zich aan de inefficiëntie van de lege terugritten van Spanje naar Nederland. Toch wil hij absoluut in Spanje blijven investeren, maar dan wel in de inlandse transportsector. Zijn idee hierbij is om het logistieke plaatje van de klant in Spanje uit handen te nemen. 'Ik vrees alleen dat ik wel te maken zal krijgen met hevige concurrentie', zegt Schreurs. 'Het barst hier namelijk van de logistieke bedrijven als ABX en DHL. Daar kom je maar lastig tussen.'

Eerste plannen

Vanuit het vliegtuig tijdens de terugreis keken de deelnemers nog even uit over de regio waar ze graag het contact mee warm

houden. Onderling werd nog flink nagepraat over alle opgedane indrukken. Onderwerp van gesprek was vooral het bezoek aan de gemeente en de haven, waar tijdens de presentaties veel duidelijk werd over de economie en politieke situatie van Barcelona. Het bezoek aan de logistieke hub ZAL werd door de groep deelnemers interessant gevonden, hoewel velen schrokken van de hoge huurprijzen (het dubbele van de prijzen in Venlo, red.). Schreurs heeft bij thuiskomst zijn verkoopafdeling echter meteen aan het werk gezet: deze is nu bezig een plan van aanpak op te stellen voor het benaderen van logistieke bedrijven in Spanje. Al met al vond Schreurs het een 'leuk en leerzame zakenreis', waarin hij 'een goed beeld heeft gekregen van hoe mensen in de omgeving Barcelona wonen en werken.' De andere deelnemers delen deze mening, waarbij het merendeel aangeeft al iets met de regio te doen of er graag eens iets op te zetten. ◀

FACTS & FIGURES BARCELONA

Catalaanse taal en cultuur:

Catalonië is een autonome regio/deelstaat in Spanje die erg hecht aan zijn eigen taal en cultuur. De bevolking voelt zich er over het algemeen meer Catalaans dan Spaans. De voertaal is Catalaans, een taal die volgens inwoners geen accent, is maar rechtstreeks afstamt van het Latijn. Catalanen zijn qua karakter en manier van zakendoen iets meer Europees dan de Spanjaarden uit in het zuiden van Spanje. Het aantal lunches vooraf aan een deal zal dan ook beduidend minder zijn, maar nog altijd meer dan in Nederland. Het blijft een regio in Spanje, het land waar de vorm erg belangrijk is. Pas dus op met de Nederlandse directheid, geduld is vereist.

Huidige haven Barcelona in 2007:

- 828.9 hectare land (inclusief de logistieke hub ZAL) en 20 km scheepswerf
- 1,7 miljoen cruisepassagiers en 1,1 miljoen veerbootpassagiers (13,4% groei t.o.v. 2006)
- 2,6 miljoen TEU containers (12,6% groei t.o.v. 2006)
- 801.406 nieuwe auto's (groei 10,84% t.o.v. 2006)

- 8,6 miljoen ton landbouwgoederen, vee en voedsel (11% groei t.o.v. 2006)
- 9,8 miljoen ton energieproducten (3% groei t.o.v. 2006)
- 51 miljoen ton totaal verkeer (7,8% groei t.o.v. 2006)

Plannen uitbreiding haven 2015:

- Het havengebied (inclusief ZAL) zal 2,3 keer verdubbeld worden
- Ruimte creëren voor 130 miljoen ton
- Ruimte creëren voor 10 miljoen containers

Belangrijke klanten:

Anna Maersk, China shipping, CMA CGM, Evergreen Line, Hapag-Lloyd, etc.

Grote dienstverleners naar Barcelona:

Bahamas, Arabische Emiraten, Duitsland, Bermuda's, Cyprus, Denemarken, Frankrijk, Italië, Panama, Engeland, Turkije. Ze hebben goede relaties met Zuid-Amerika en Azië (waarbij vooral China klant is).

