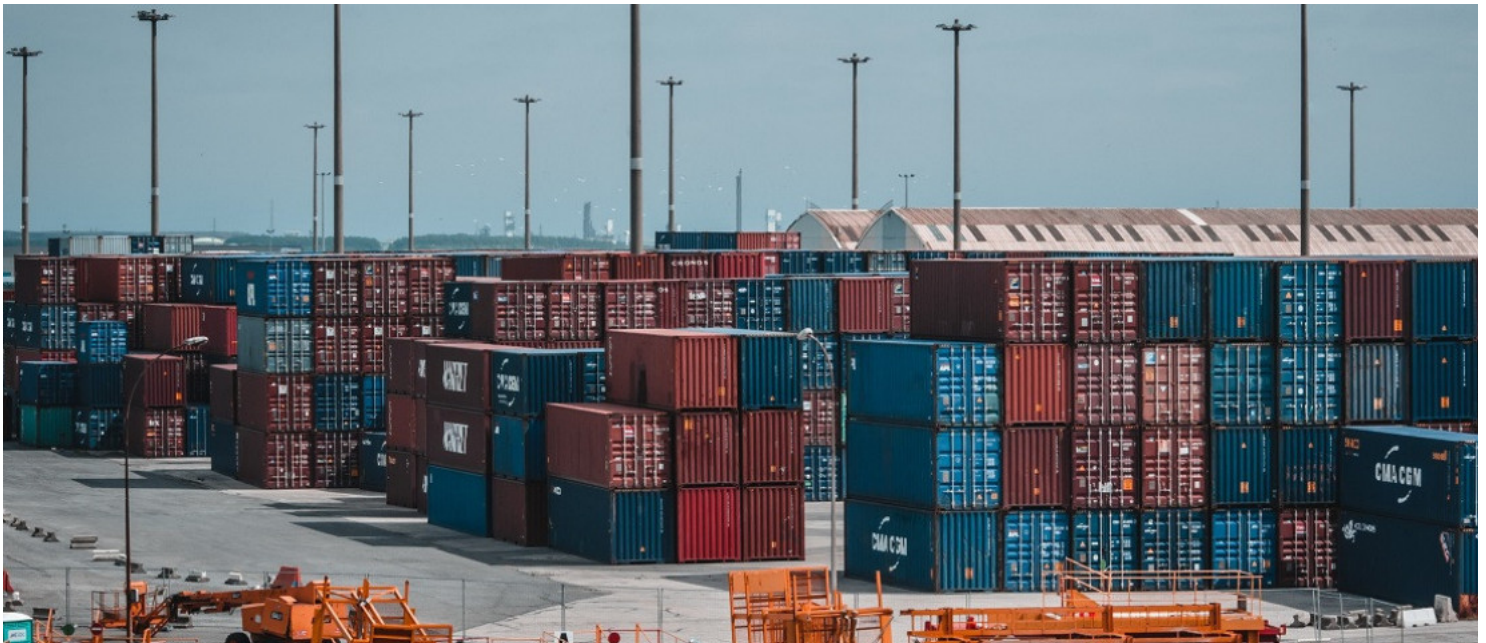


Eerste schip met Oekraïense mais vanuit Roemenië vetrokken, Vlaming onderzoekt weg- en treinvervoer

Oekraïne werkt met man en macht aan het uitwerken van alternatieve logistieke netwerken om de export van graan mogelijk te maken. Sinds de inval van Rusland in februari zijn de Oekraïense Zwarte Zeehavens geblokkeerd en kwam de export tot stilstand. Vorige week is een eerste schip met Oekraïense mais vertrokken uit de Roemeense haven Constanta dat aan de Donau ligt. De Vlaming Tom De Goey, die in Oekraïne op 3.000 hectare akkerbouw bewerkt, onderzoekt ook het vervoer over de weg of per spoor.

🕒 2 MEI 2022 – LAATST BIJGEWERKT OM 2 MEI 2022 21:34

Lees meer over:
[Oorlog Oekraïne](#)



Een eerste schip geladen met 70.000 ton mais uit Oekraïne heeft vrijdag de Roemeense haven Constanta verlaten. Dat meldt operator van de haven Comvex. Daarmee lijkt de graanexport uit het oorlogsland opnieuw op gang gekomen. Sinds de Russische invasie op 24 februari zijn de Zwarte Zeehavens geblokkeerd en kwam de export de facto tot stilstand. Voor de oorlog voerde Oekraïne via zijn havens maandelijks zo'n 4,5 miljoen ton landbouwproducten uit, goed voor wereldwijd 12 procent van de tarwe, 15 procent van de mais en 50 procent van de zonnebloemolie.

Roemenië heeft zich de afgelopen weken geëngageerd de eigen haven- en spoorweginfrastructuur te verbeteren om zo de uitvoer uit Oekraïne, dat een 650 kilometer lange grens met Roemenië deelt, te vergemakkelijken. De Roemeense zeehaven Constanta ligt aan de Zwarte Zee aan de monding van de Donau. Via deze rivier kunnen bestemmingen in onder andere Hongarije, Oostenrijk en Hongarije aangedaan worden met het binnenvaartschip. De Donau-route lijkt de capaciteit van het zeevervoer echter via de Zwarte Zeehavens niet te kunnen compenseren en vereist ook nog natransport per zeeschip als er niet-Europese landen bereikt moeten worden. Vandaar dat er ook nog andere logistieke alternatieven onderzocht worden.



“
Vandaag heb ik een lading mais verkocht voor 170 euro, terwijl dat normaal gezien makkelijk 250 euro moet opleveren. Dit verschil bestaat puur en alleen door het verschil in de logistieke kosten

Tom Van Goey - Vlaamse landbouwer in Oekraïne

Vlaming onderzoekt weg- en spoorvervoer

De Vlaming Tom Van Goey, die 200 kilometer ten zuiden van hoofdstad Kiev een akkerbouwbedrijf van 3.000 hectare runt, zegt dat de logistieke uitdagingen de Oekraïense landbouwers serieuze kopzorgen bezorgen. Het staat in ieder geval vast voor hem dat logistieke alternatieven ten koste van de rentabiliteit gaan. "Vandaag heb ik een lading mais verkocht voor 170 euro, terwijl dat normaal gezien makkelijk 250 euro moet opleveren. Dit verschil bestaat puur en alleen door het verschil in de logistieke kosten."

Voorheen betaalde de Vlaming 25 tot 30 euro per ton om zijn graan in de Zwarte Zeehavens te krijgen. Nu deze optie is weggefallen, onderzoekt hij het alternatief van de weg en de trein. "In de tweede helft van juli gaan we tarwe oogsten en moeten we er wel mee weg kunnen", verklaart hij de urgentie van dit onderzoek. Een prijsaanvraag voor wegvervoer naar Hongarije leverde een prijs van 125 euro per ton op. Wegvervoer heeft als nadeel ten opzichte van zeevervoer dat de capaciteit veel lager ligt. "Waar schepen 60.000 tot 80.000 ton kunnen meenemen, ligt dat bij een truck maar op 22 ton."



Piloottransport van 150 ton naar Antwerpse haven in de maak

Het spoorvervoer heeft wat dat betreft weer schaalvoordelen boven wegvervoer: een normale wagon heeft volgens Van Goey een capaciteit van 60 ton. "Maar een probleem daarbij is dat de spoorbreedtes in Oekraïne en Europa verschillend zijn. Hierdoor moeten de assen van de wagons bij de grens gewisseld worden en dat is een tijdrovende en kostelijke aangelegenheid." De verschillende spoorbreedtes hebben volgens sommige historici overigens een militaire grondslag. Uit vrees voor een invasie uit het Westen hebben de Russen in de vorige eeuw een breder spoor aangelegd op hun landgebied.

Toch ziet De Goey het meeste in treinvervoer en werkt hij momenteel een piloottransport uit van 150 ton naar de haven van Antwerpen waar het graan per zeeschip verder geëxporteerd kan worden. "Binnen deze piloot worden zeecontainers ingezet met een capaciteit van 25 ton. Deze containers worden vervolgens aan de grens overgeladen op een andere trein." Dit transport zou uitkomen op 130 euro per ton. "Dat betekent dus 100 euro extra in vergelijking met de voorgaande situatie en dat gaat ten koste van onze winst", besluit hij.

VILT vzw

Koning Albert II Laan 35
1000 Brussel
Belgium

Contact

T • 0473 59 41 39
M • info@vilt.be

Volg ons op:

screenreader.visit us on our facebook page: <https://www.facebook.com/vilt.nieuws/>
screenreader.visit us on our twitter page: https://twitter.com/vilt_nieuws
screenreader.visit us on our linkedin page: <https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/>
screenreader.visit us on our instagram page: <https://www.instagram.com/vilt.nieuws>

© 2024 VILT vzw, all rights reserved |

[Privacy policy](#)

[Copyright](#)

[Cookie Policy](#)

Webdesign by Who Owns The Zebra