

Zeehavens zijn de belangrijkste spelers in een duurzame en ecologische toeleveringsketen

ING België heeft, in samenwerking met de Universiteit Antwerpen, het VIL en de Erasmus Universiteit UPT (Urban, Port and Transport Economics) Rotterdam, haar zevende studie over de logistieke en maritieme transportsector uitgevoerd. Terwijl de ogen zich richten op de verschillende industriële sectoren om hun antwoord op de klimaat- en ecologische uitdagingen te achterhalen, wordt de zeehavensector regelmatig ondervraagd over zijn betrokkenheid en rol in de "Green Supply Chain", de duurzame toeleveringsketen. Dit staat dit jaar centraal in het onderzoek van ING. Na een grondige analyse van de acties van de zeehavens en verschillende belanghebbenden, geeft de studie van 2019 een reeks belangrijke aanbevelingen voor bedrijven in de supply chain van de havens, alsook voor het beleid gericht op de verdere evolutie van duurzame ontwikkeling in deze sector.

ING heeft dit jaar gekozen voor een diepgaande analyse van dit actuele en veelbesproken onderwerp en heeft hiervoor een beroep gedaan op vooraanstaande deskundigen in België en Nederland. In het licht van de toenemende bezorgdheid over de opwarming van de aarde, de ecologische en milieukwesties die in de actualiteit vaak aan bod komen en de politieke agenda's die er hun prioriteit van maken, staat duurzame ontwikkeling centraal in de prioriteiten van bedrijven en industrieën. Het is dus ook onvermijdelijk in de bevoorradingsketen en in het bijzonder in die van de zeehavens die een reeks onmiskenbare gevolgen hebben voor hun directe en indirecte omgeving.

"ING heeft een bijzonder goede kennis van de transport- en logistieke sector. Het leek ons van essentieel belang om te weten welke milieumaatregelen er op dit gebied zijn genomen. In het bijzonder wetende in welke mate "Green Supply Chain Management" een belangrijk concurrentievoordeel vormt dat elementen van differentiatie voor bedrijven met zich meebrengt: kostenreductie, omzetverhoging, positieve impact op merk en reputatie, ... Dit specifieke thema was een opportuniteit om onze expertise te versterken en nog meer te in te zetten op het delen van kennis en informatie voor onze klanten en partners", aldus Bram Debruyne, Sectorhoofd Transport, Logistiek & Automotive Belgium en Yves Goddefroy, Business Desk Manager Antwerpen-Haven.

De studie, uitgevoerd in samenwerking met professor Theo Notteboom (Universiteit Antwerpen), dr. Larissa van der Lugt en Niels van Saasse, beide van het Erasmuscentrum voor Urban, Port and Transport Economics (UPT), Kris Neyens en Steve Sel van VIL, waarbij 650 bedrijven uit de logistieke keten van zeehavens in de Rijndelta en het Scheldedistrict betrokken zijn, bracht een aantal problemen in de sector aan het licht met betrekking tot het verminderen van de ecologische voetafdruk in de hele toeleveringsketen. De bedrijven die actief zijn in de sector hebben echter niet gewacht om maatregelen te nemen om hun milieueffecten te beperken.

Met 925 miljoen ton goederen die in 2018 zijn vervoerd, of een kwart van alle goederen in Europa (28 landen), is dit gebied van essentieel belang voor de Europese en nationale economische ontwikkeling. Zeehavens worden erkend als de belangrijkste nationale knooppunten van economische groei en zijn platforms die werkgelegenheid, toegevoegde waarde en welzijn genereren voor de regio's en landen waar ze zich bevinden.

Een gemeenschappelijke wens om de milieueffecten te verminderen

Uit de studie blijkt een gemeenschappelijke bereidheid van alle belanghebbenden in de toeleveringsketen van de havens om de verantwoordelijkheden te delen. En ook al zijn sommige spelers progressiever dan andere, gezien het belang voor de reputatie en de rentabiliteit van een ecologische aanpak, willen de meeste zeehavens in de Rijndelta en het Scheldegebied een duurzame en ecologische distributieketen in de praktijk brengen. Het staat dan ook op hun agenda de nodige maatregelen te nemen om de milieueffecten van hun activiteiten te verminderen.

"De havens in de bestudeerde regio hebben allemaal blijk gegeven van hun vastberadenheid om de ecologische voetafdruk van hun activiteiten te verkleinen en de overgang naar een kringlooeconomie, die efficiënter is in termen van energieverbruik, te maken. We bestudeerden verschillende aspecten: transport, havenontwikkeling en -operaties, binnenlandse logistiek, de circulaire economie en het delen van informatie en kennis," legt Steve Sel van VIL uit.

Voorbeeld van de genomen maatregelen: ESI, Environmental Ship Index
Deze index is ontwikkeld door de havens van Le Havre, Bremen, Hamburg, Antwerpen, Amsterdam en Rotterdam en is overgenomen door het World Port Climate Initiative. Het identificeert zeeschepen waarvan de prestaties bij de vermindering van de atmosferische emissies beter zijn dan de huidige emissienormen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Het ESI evalueert de hoeveelheid stikstofoxide (NOx) en zwaveloxide (SOx) die door een schip wordt uitgestoten en wordt door de havenautoriteiten gebruikt als milieuprestatie-indicator. Havenautoriteiten verlenen een korting op de havengelden aan rederijen die schonere schepen gebruiken in overeenstemming met het ESI. Het merendeel van de Deltahavens maken deel uit van de ESI-regeling.
North Sea Port Flanders biedt kortingen aan voor schepen die LNG als brandstof gebruiken en voor schepen met ESI- of Green Award certificaten.
Sommige havens, zoals die van Zeebrugge, nemen stappen om prijsverlagingen in te voeren voor schepen die in de toekomst LNG als brandstof zullen gebruiken.

Er is ook een reeks acties en initiatieven vastgesteld waaruit blijkt dat men bereid is actief te werken om de effecten te verminderen. De uitdagingen blijven echter groot met de groei van het vrachtvervoersvolume en de ontwikkelingen in de havens zelf, waardoor de druk op het milieu in termen van CO₂-uitstoot en mobiliteit nog groter zal worden. De bestudeerde en in de distributieketens actieve bedrijven hebben ook bevestigd dat zij een aanzienlijke invloed hebben op hun partners en hen ertoe kunnen aanzetten om duurzame oplossingen via contractuele voorwaarden toe te passen.

Oplossingen zijn niet alleen nodig voor de havens, maar ook voor alle leden van hun netwerken en de keten, die nauw zullen moeten samenwerken met hun partners voor meer efficiëntie.

13 aanbevelingen voor de hele sector en de politieke wereld

In het verslag wordt een reeks van 13 aanbevelingen voorgesteld om het beheer van de groene toeleveringsketen van zeehavens te versterken en worden de regeringen uitgenodigd om passende initiatieven te nemen ter ondersteuning van toepasselijke regelgeving.

Dr. Larissa van der Lugt van het Erasmus Center for Urban, Port and Transport Economics: *"Door openlijk de positieve houding van zeehavens en hun actieve rol op het gebied van de Green Supply Chain te erkennen, kan er iets veranderen. Zij dienen als voorbeeld en hebben een belangrijke verantwoordelijkheid. Andere belanghebbenden mogen echter niet worden uitgesloten, omdat havens reuze-ecosystemen zijn die een bereik buiten hun geografische gebied hebben. Grensoverschrijdende samenwerking is essentieel, met name voor alle kwesties die verband houden met CO₂ en overgangstechnieken zoals de CCU en CCS. Sommige spelers zijn*

geavanceerder dan andere. Het is daarom ook noodzakelijk om rekening te houden met elk bedrijf, omdat ze allemaal met verschillende overlevingssituaties te maken hebben.”

Een van de aanbevelingen in het rapport is ook de rol van beleidsmakers, die de havenautoriteiten niet mogen dwingen de taken van de belastingdienst op zich te nemen. Elke internalisering van de milieukosten moet gebeuren aan de bron van de vervuiling, met de vervuiler, zonder dat de havens verplicht worden te straffen of te belonen. Daarom is een regelgevend kader en een duidelijke afbakening van de verantwoordelijkheden van essentieel belang.

Veel oplossingen vereisen een nauwe coördinatie en samenwerking tussen de actoren die bij deze netwerken en ketens betrokken zijn. Zij zullen ook worden vergemakkelijkt door de technologie, nieuwe bestuurs- en bedrijfsmodellen en de positieve bijdrage en regulering van overheden.

Voor meer informatie :

Lees het gedetailleerde rapport als bijlage.

ING België
Joëlle Neeb
+32 (0)478 630 387
pressoffice@ing.be
[Press room ING België](#)

Interel
Brecht Van Herzeele
+32 492 23 73 18
brecht.vanherzeele@interelgroup.com