



INTERVIEW

Douanediensten à la carte

Het Antwerpse bedrijf Portmade probeert al sinds zijn oprichting in 1993 als ontmijner op te treden in de bombardementen van nieuwe technologieën en voorschriften die de douaneautoriteiten op de economische operatoren loslaten. Vanuit de logistiek heeft Portmade zich verder ontwikkeld tot een douane-expediteur met een goede internationale reputatie. Zo heeft het bedrijf zich een vaste stek verworven in Rotterdam en Zeebrugge en koestert het ook ambities in Duitsland en Frankrijk, zeggen gedelegeerd bestuurder Hugo Vanden Camp en zijn directeuren Jef Hermans en Guio Veraart.

Marcel Schoeters

Jullie zijn van origine een douane-agentuur?

Wij komen eigenlijk uit de logistieke wereld van een scheepvaartfirma met jaren ervaring in deepsea en shortsea, maar we hebben ons verzelfstandigd. Vanuit de toenmalige douaneafdeling, die deel uitmaakte van deze diensten, zijn we ons gaan specialiseren in deze materie en hebben wij constant geïnvesteerd in nieuwe technologieën en mensen, waar kwaliteit één van onze grootste en sterkste punten is. Wij zijn sedertdien blijven investeren en groeien

In 1993 werd een dochterfirma opgericht, waar de activiteiten van douanebalie werden ondergebracht. Als één van de groten op dat vlak werd ons deze activiteit ontzegd door de stevedores. We kunnen niet ontkennen dat de overname van deze dochter, met de toenmalige zeventien personeelsleden, ons destijds geen slecht gevoel heeft nagelaten.

Wij zijn de nadruk blijven leggen op onze core business, namelijk de douanedocumentatie en aanverwante problematiek. Daar was op dat ogenblik nood aan, ingevolge nieuwe reglementeringen en automatisering. We hebben dat aangegrepen als een nieuwe uitdaging, na die negatieve ervaring

Jullie hebben die douaneactiviteit opgestart in een periode dat iedereen zei dat de dagen van de douane-expediteur geteld waren?

De douanetechnische binnengrenzen werden weliswaar afgeschaft, maar de activiteiten verschoven naar de buitengrenzen

van de EU en de zeehavens, tevens ook ons werkterrein. Ondertussen is ook de periode dat je met de douane alles tussen pot en pint kon regelen, al lang voorbij. De douane is veel professioneler gaan werken

Voor ons wat dat ideaal, vermits ook wij deze werkwijze onderschrijven. Heel wat bedrijven die zelf douanetechnische activiteiten uitvoerden, zagen op tegen de constante investeringen in soft- en hardware, alsook in opleiding van



HUGO VANDEN CAMP

• 24/06/1952
 • avondopleiding maritieme wetenschappen Sint-Ignatius
 • in 1969 begonnen bij CMB,
 • eerst op de computerafdeling
 • daarna als verantwoordelijke voor Dart Container Line, de short sea, Ibesca
 • twee jaar in Saoedi-Arabië
 • Port Link
 • AME Shipping, Belag, Aseco

personeel, die dat soort ontwikkelingen met zich bracht. Veelal werden de douanedepartementen afgebouwd of werd te laat gereageerd op deze evolutie.

Portmade anticepeerde op deze nieuwe marktsituatie en hield ook rekening met de menselijke aspecten bij overname van activiteiten waarmee grote volumes gepaard gaan.

Wie zijn jullie klanten?

Rederijen, scheepsagenten en operatoren. Het kunnen ook logistieke platforms zijn of grote transporteurs/expediteurs.

JH - Iedereen behalve de goederen zelf. Wij zijn een bedrijf dat ten dienste staat eerder vernoemde operatoren.

HVDC - Vanuit en voor dit klantenbestand hebben wij bijkomende supporting services ontwikkeld, zoals lijnexpeditie, project cargo en veterinaire en fytosanitaire keuringen.

GV - Buiten onze core business bieden wij intussen ook begassingens volgens een all-in formule aan, tot geleverd kaai van verschepping, waar menig expediteur tot ons klantenb

en informatieverstrekking voor en in functie van deze nieuwe toepassingen. Gezien onze douanetechnische kennis en de toekomstige

«Investeringen zijn continu proces geworden»

ontplooiingen van de EU in dit verband werd ons verzocht, als lid van de werkgroep "douane" van Alfaport, om vanuit de private sector, in de persoon van Jef Hermans, toelichting te geven op de nieuwe PLIDA aan de gemeenschap, om alzo het vertrouwen te scheppen in de markt.

JH - De slechte smaak van de NCTS is nog niet helemaal weg en de vrees voor een nieuw identiek scenario voor PLIDA is aanwezig

Jullie moeten dus ook al mee vooruit denken?

HVDC - Zo zijn wij ook al bezig met de automatische borgkoppeling. Wij opereren grensoverschrijdend en handelen reeds volgens het systeem en dit zowel intern als naar de autoriteiten toe.

JH - Omdat wij grensoverschrijdend werken, moet er een koppeling zijn. Wij hebben met Brussel een

soort monitoring opgezet en willen ook de oorzaken nagaan van de blokkering van aangiftes. Op die manier kunnen wij de kinderziektes er al wat uit werken. Die investeringen zijn dan ook een continu proces geworden.

Jullie zitten in Antwerpen, Rotterdam, Zeebrugge en Luik. Geen interesse voor andere platforms als Meerhout of Genk? Of Brussel, met zijn luchtvracht?

Wij houden het maritiem. Wat de inland terminals betreft, die kan je

veelal van op afstand ook bedienen. In de andere zeehavens en hun belangrijkste terminals zijn we wel fysiek aanwezig, vermits manuele interventies nog steeds noodzakelijk zijn. Daarnaast hebben wij ook een disaster recovery plan, wat erop neerkomt dat alle kantoren en vestigingen in de geografische area van Zeebrugge tot en met Amsterdam en het hinterland, voor Portmade één virtueel kantoor zijn. Exacte systeemkopieën zijn in de mainports aanwezig. Bijgevolg kunnen deze kantoren elkaars opdrachten ontvangen, oproepen en uitvoeren, zodat de continuïteit en service verzekerd blijft naar ons cliënteel toe. Je kan een klant die 200 of meer containers per dag behandelt, niet in de kou laten staan.

Is het in dit soort gespecialiseerde activiteit niet moeilijk om goed opgeleid personeel te vinden?

HVDC - Dit leer je nooit op school of bij het Beroepsinstituut. Die modules bieden alleen een goede theoretische basis. Wij leiden ons personeel zelf op. Vergeet niet dat we ook als consultant optreden en trainingssessies geven.

Hebben jullie buiten Rotterdam nog meer ambities in de buurlanden?

We krijgen veel vragen om ook in Duitsland te starten en dat wordt dan ook de volgende stap. De vraag gaat met name over Hamburg en Bremen. We hebben al samenwerkingsverbanden met lokale bedrijven, als een soort testcase. Dat hebben we trouwens ook in Le Havre, dat ook in de pijplijn zit.

Portmade

- opgericht in 1993
- onder de holding ressorteren Portmade Customs en IFB Service Center
- hoofdkantoor in Antwerpen, kaai 869
- satellietkantoren op kaai 736, in Zeebrugge en in Rotterdam
- goed voor meer dan 500.000 aangiftes op jaarbasis