

PATRICK LUYSTERMAN
EN MICHAËL SEPHIHA

Verre afzetmarkten is niets voor kmo's. Het succesverhaal van het familiebedrijf Blommaert doorbreekt echter dat cliché. Tot voor een paar jaar geloofde zelfs Tom Blommaert, de CEO van het familiebedrijf, er niet in. Exporteren buiten Europa was nooit een topprioriteit geweest.

Maar in 2009 stortte de nieuwbouwmakmarkt voor binnenschepen helemaal in. De vrachttarieven kelderden en het bekomen van leningen voor binnenvaartondernemers werd onmogelijk. 'Velen kwamen in de problemen', zegt Tom Blommaert.

Maar Blommaert Aluminium kon de schok deels opvangen. 'Tussen de eerste onderhandelingen over de bouw en het plaatsen van luiken op nieuwbouwschepen verloopt al snel twee jaar. Daardoor hadden we voldoende tijd om de structuur van ons bedrijf aan te passen zonder door een zware herstructurering te moeten gaan', stelt Blommaert. De groepsomzet viel uiteindelijk van 15 miljoen euro in 2009 terug naar 8,5 miljoen vorig jaar.

Blommaert moest door de crisis diversifiëren. Het werd actief in aluminium afdeksystemen op land, die onder meer door gemeenten en luchthavens (onder meer voor Charles De Gaulle nabij Parijs) worden gebruikt om hun strooizoutvoorraden te overdekken. Het Antwerpse bedrijf ging ook aluminiumonderdelen voor podia maken. Onder meer Stageco, de podiumbouwer die beroemde artiesten ondersteunt op hun wereldtournees, is er afnemer van.

Brazilië

Ondertussen werd ook gezocht naar nieuwe geografische afzetmarkten. Twee jaar geleden kwam Blommaert in contact met een ontwerper van binnenschepen uit Brazilië. Die zocht een oplossing voor het vervoer van soja via de Amazonerivier. Het afdekken met zeil was tijdrovend en tastte de kwaliteit van het product aan.

De onderhandelingen sleepten twee jaar aan. Begin dit jaar werd het prototype geleverd. De Brazilianen waren zo enthousiast dat ze er deze zomer meteen voor 65 binnenschepen bestelden, goed voor acht maanden werk en vijf extra jobs in Wijnegem. Deze week kwam er nog een bestelling voor nog eens 40 binnenschepen bij. Samen goed voor een orderboek van een heel jaar in de Belgische en Nederlandse vestiging. 'De binnenscheepvaartontwerper is nu aangesteld als onze exclusieve agent voor heel Latijns-Amerika. Het was niet vanzelfsprekend', zegt Tom Blommaert. Hij werd in het dossier bijgestaan door de durfkapitalist Buysse & Partners.

Een dek van een binnenvaartschip openen of sluiten in twee minuten kan niet iedereen.

CEO BLOMMAERT ALUMINIUM
TOM BLOMMAERT

Het opstarten van een lokale productie in Brazilië is niet meteen aan de orde. 'Het aluminium dat we nodig hebben, kost in Manaus het dubbele van hier in Antwerpen. Aluminiumverwerking is ook een stiel apart. Er is ook het hydraulische aspect. Een dek van een binnenvaartschip in twee minuten openen of sluiten kan niet iedereen. Het vergt veel vakkennis. De loonkosten? Onze productiviteit is hier veel hoger.'

Vanuit Brazilië hoopt Blommaert nu ook contracten binnen te rijden in heel Zuid-Amerika. Vooral Argentinië, Paraguay en Colombia lijken potentieel te bieden. En Blommaert lonkt ook naar Oost-Europa. 'Er gaat daar steeds meer aandacht naar de binnenvaart, in het bijzonder op de Donau. Men kan daar niet blijven rondvaren met die schepen uit de communistische periode.'



Behalve voor binnenschepen worden de aluminium afdeklatten ook gebruikt om grote ruimtes op het land te bedekken. RV



Blommaert Aluminium verovert de Amazone

Blommaert Aluminium pikt een stevig graantje mee van de snelle expansie van de sojaproductie in het Amazonegebied. Het bedrijf uit Wijnegem mag 105 aluminium afdeksystemen leveren voor binnenschepen op de Amazone. De opdracht is goed voor één jaar omzet.

ALUMINIUM BETER DAN HOUT

Blommaert Aluminium werd in 1978 opgericht door Philippe Blommaert, de vader van de huidige CEO Tom. De stichter had als eerste begrepen dat niet hout of kunststoffen panelen maar maatwerk in aluminium de beste oplossing was om scheepsladingen snel en efficiënt af te dekken. Blommaert werd een kleine maar succesvolle nichespeler op de grote markt van de aluminiumverwerking. Het gamma werd met de jaren uitgebreid met hydraulische hefsystemen, stuurhuttrappen, radarmasten en alerhande dekuistrusting in aluminium, roestvrij staal en staal. Het bedrijf begon enkele jaren geleden ook met het produceren van aluminium afdeklatten op land. Die worden onder meer gebruikt voor het afdekken van zoutopslag. Dat levert tijdswinst op bij het lossen en laden en laat de betrokken bedrijven toe hun kranen, vrachtwagens en bulldozers efficiënter te gebruiken. In 2009 piekte de omzet van de groep op 15 miljoen euro met 60 medewerkers. Het is gebaseerd in Wijnegem en heeft ook een vestiging in de Beatrixhaven in Werkendam aan de Rijn (Waal), het kruispunt voor de binnenvaart in West-Europa.

Verkeersinfarct geeft binnenvaart kansen

Hoe komt het dat een Antwerpse kmo een megaorder van een sojaproductent uit Manaus, in het hartje van het Amazonegebied, kan binnenhalen?

Brazilië heeft grote ambities voor zijn landbouw. De granenproductie is er de voorbije tien jaar zowat verdubbeld. Voor soja is het na de Verenigde Staten de grootste producent ter wereld. Voor het seizoen 2012-2013 verwacht het consultancybedrijf Agroconsult een sojaproductie van 84,4 miljoen metrie ton, goed voor ruim een kwart van de wereldproductie.

In Brazilië wordt 100 miljoen hectare grond geschikt geacht voor de productie van soja. Er is veel kritiek, vooral in het buitenland, op die expansie van de sojaproductie. Die gaat immers steeds meer ten koste van het Amazoneregenwoud. De overheid van de deelstaat Amazonas ziet die landbouw samen met het ecotoerisme en de ontdekking van olie als een troef voor de verbetering van de levensstandaard in de regio.

De uitbouw van de verkeersinfrastructuur en de landbouwlogistiek in het uitgestrekte land zijn evenwel niet gevolgd met die landbouwexpansie. 60 procent van het vervoer gebeurt er met vrachtwagens. De binnenvaart werd lange tijd verwaarloosd. Nu het binnenland steeds meer wordt inge-

De logistiek kan in Brazilië de steile ambities van de landbouwsector niet volgen.

schakeld in de lokale productie, wordt het vrachtverkeersinfarct er ieder jaar groter. Op de Amazone kunnen grote binnenschepen varen. De schepen die Blommaert gaat uitrusten zitten in de klasse van 2.000 ton. Een schip van die omvang heeft de capaciteit van 80 vrachtwagens.

Soja wordt steeds meer geproduceerd in het binnenland langs de Amazone. Manaus, de hoofdstad van de deelstaat Amazonas, met een grote rivierhaven op 1.450 km van de monding aan de zee, wordt steeds meer een draaischijf voor die export van soja. Tot nu werden de ladingen op de binnenschepen afgedekt met zeilen. Voor een groot schip vergt dat acht uur arbeid en het afdekken met zeil is daarenboven niet echt kwalitatief. 'Met onze hydraulische afdeksystemen kan één man in twee minuten tijd het hele ladingruim afdekken en wordt de bewaring veel beter verzekerd', stelt CEO Tom Blommaert. MS/PLU

DE SAMBA-CONNECTIE VAN BUYSSE & PARTNERS

Voor het opzetten van zijn Braziliaanse agentuur werkte Blommaert Aluminium samen met de durfkapitalist Buysse & Partners, die uiteindelijk zelf een meerderheidsparticipatie nam in het kapitaal van de groep. Buysse & Partners is via zijn Latin American Growth Fund ook rechtstreeks actief in private equity in Latijns-Amerika. 'We richten ons niet enkel tot bedrijven met een opvolgingsproblematiek. We merken dat de huidige generatie ondernemers na de crisis beseft dat ze zich meer internationaal moet oriënteren. We bereiden de weg voor zodat ze zich in de aanloop van een internationaliseringsproces kunnen blijven concentreren op hun thuismarkt', stelt Frank Buysse. Buysse & Partners heeft ook participaties in de uitzendgroep Vivaldi's, Bio Pharma Logistics, Plastiëkbouw Peeters en het Antwerpse havenbedrijf Global Port Training.