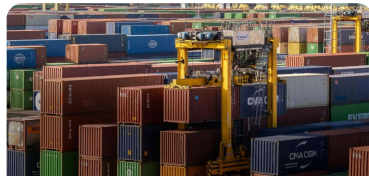


# 6% minder goederen, wel meer containers Antwerpen-Brugge verliest, maar wint ook



## Antwerpen

### haven

**Door de economische crisis heeft de haven van Antwerpen-Brugge in de eerste negen maanden van dit jaar 6% minder goederen behandeld in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar. Maar in het belangrijke containersegment wint de Antwerps-Brugse haven aan marktaandeel, omdat de kleinere havens in onze buurlanden het nog veel slechter doen.**

De wereldeconomie doet het niet goed. Dat heeft onder meer te maken met de stijgende rente, waardoor bedrijven minder investeren en gezinnen minder consumeren. Het is bijvoorbeeld geen toeval dat het aantal kredietaanvragen in België in het derde kwartaal van dit jaar op het laagste peil in tien jaar tijd stond. We consumeren wereldwijd minder, waardoor er dus ook minder goederen tussen havens worden vervoerd.

Na negen maanden heeft de haven van Antwerpen-Brugge bijvoorbeeld 204,4 miljoen ton goederen overgeslagen. Dat is 6% minder dan in dezelfde periode vorig jaar.

En toch is er ook goed nieuws voor de Antwerpse haven. Die wint namelijk marktaandeel in het zeer belangrijke containersegment. Door de economische crisis is de containeroverslag in de eerste negen maanden van dit jaar in de haven van Antwerpen-Brugge wel met ruim 6% gedaald, maar in kleinere havens in de regio is de daling nog veel groter.

## Containers zijn het belangrijkste

Even voor de duidelijkheid: de containertrafiek is de belangrijkste goederenstroom in de havens. In Antwerpen-Brugge is er in de eerste negen maanden van dit jaar bijvoorbeeld 103,1 miljoen ton aan containers binnengekomen. De tweede belangrijkste goederenstroom is vloeibare bulk (bijvoorbeeld brandstoffen en chemieproducten) met 66,2 miljoen ton. Steeds meer goederen worden in containers gestoken, omdat die makkelijker te behandelen zijn. Het gaat uiteraard sneller om een container te laden of te lossen dan om de individuele goederen die erin zitten elk apart te verslepen. Zo wordt bijvoorbeeld fruit steeds meer in speciale koelcontainers vervoerd, in plaats van in aparte dozen.

## Redenen voor stijgend marktaandeel

Een belangrijke reden voor het in containers stijgende marktaandeel van Antwerpen-Brugge is dat er minder files zijn in de havens. Tijdens de coronacrisis kwamen goederen vaak onregelmatig binnen, bijvoorbeeld omdat er door corona niet werd gewerkt in China. Bij de hervatting van het werk in China werden plots heel veel containers tegelijk naar de grote havens gestuurd, waardoor er een opstopping was in die grote havens en schepen als noodoplossing moesten uitwijken naar kleinere havens, zoals Bremen in Duitsland en Le Havre in Frankrijk.

Maar door de wereldwijde economische groeivertraging komen er vandaag minder goederen in de havens binnen, waardoor er genoeg plaats is om schepen te ontvangen en het dus niet meer nodig is om uit te wijken naar kleinere havens. Zowel Antwerpen-Brugge en Rotterdam als Hamburg winnen daardoor marktaandeel in het belangrijke containersegment.

## Antwerpen wint meer dan concurrenten

Maar Antwerpen-Brugge wint wel méér marktaandeel dan concurrenten Rotterdam en Hamburg. Het marktaandeel van Antwerpen-Brugge is ten opzichte van vorig jaar met 1% gestegen, van 29,6% naar 30,6%. Rotterdam en Hamburg winnen beide slechts 0,2% aan marktaandeel.

Hoe komt dat? “De crisis slaat hard toe in Azië en Antwerpen is minder afhankelijk van Azië dan de andere grote havens in de regio”, zegt Thierry Vanelslander, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen. “Daar komt nog bij dat Vlaanderen een heel gediversifieerde industrie heeft. We zijn dus niet afhankelijk van één sector, waardoor de klap hier minder hard valt. Tot slot heeft Antwerpen het voordeel dat de grote containerrederij MSC hier een groot knooppunt heeft, waardoor die rederij niet zomaar afvaarten naar andere havens zal afleiden. Rotterdam heeft dat voordeel vandaag niet.”

[Christof Willocx](#)