

Het is nooit te laat om een goed idee uit te voeren

De havens van Antwerpen en Zeebrugge smelten samen tot Port of Antwerp Bruges. Geen dag te vroeg, vindt bijna iedereen, al blijven er nog wel wat vraagtekens weg te gommen.

'Samen sterk' was de onderliggende boodschap van de digitale persconferentie waarop de Antwerpse havenscheper Annick De Ridder en de Brugse burgemeester Dirk De fauw de fusie van de twee grootste Vlaamse havens aankondigden. Port of Antwerp Bruges wordt afgetekend het nummer twee in Europa, met een goederenoverslag van 278 miljoen ton per jaar.

In tonnage wordt de eengemaakte haven met 157 miljoen ton de belangrijkste containerhaven van Europa. In aantal containers blijft Rotterdam nipt het nummer één. Ook in breakbulktrafiek en de overslag van voertuigen wordt ze een van de grootste spelers. Daarnaast is ze goed voor meer dan 15 procent van de doorvoer van gas in Europa en wordt ze de grootste cruisehaven van de Benelux.

De fusie moet begin 2022 rond zijn. In het nieuwe bedrijf heeft Antwerpen 80,2 procent van het kapitaal, Zeebrugge 19,8 procent. Dat weerspiegelt het verschil in grootte: de Scheldehaven is in goederenvolume vijf keer zo groot als de kusthaven. In de raad van toezicht krijgt Antwerpen zes bestuurders en Zeebrugge twee. Zij krijgen vier onafhankelijke bestuurders naast zich.

"Iedereen wint hierbij", zegt Thierry Vanelslander, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen. "Heel cru gesteld was Antwerpen een haven met veel trafiek en te weinig ruimte, terwijl Zeebrugge veel ruimte heeft maar te weinig trafiek. Zelfs met het onlangs goedgekeurde ECA-project (een uitbreiding voor 7 miljoen containers, nvdr) heeft Antwerpen binnen tien tot vijftien jaar opnieuw capaciteitsproblemen."

En dus worden al sinds midden jaren negentig ideeën over een samenwerking of een fusie gelanceerd. Sinds de haven van Gent in 2018 met Vlissingen en Terneuzen fuseerde tot North Sea Port, waren de plannen voor één grote Vlaamse haven van de baan. Daardoor bleven Antwerpen en Zeebrugge op elkaar aangewezen.

Eengemaakte vrachtbrief

Dat de vorige samenwerkingspogingen op niets uitliepen, had veel te maken met botsende persoonlijkheden in beide havenbesturen. Onder de waterlijn speelde ook een ander dossier mee, met name dat van de gemeenschappelijke vrachtbrief. Dat document stipuleert dat de lading van een schip door de reder van haven A naar B wordt gebracht.

"Nu hebben de rederijen een contract met een terminal in Antwerpen of in Zeebrugge", schetst Vanelslander. "Zelfs als ze veel lading hebben die vooral naar Antwerpen moet, moeten ze naar Zeebrugge, of omgekeerd. Met een gemeenschappelijke vrachtbrief kun je flexibiliteit aanbieden aan de klanten, zodat het niet meer uitmaakt waar je de goederen lost. Als je dat concept goed in de markt zet, kan dat interessant zijn voor de rederijen, en dus ook voor de havens."

Enige overtuigingskracht zal dan van pas komen, want critici stippen aan dat het idee ervan uitgaat dat de rederijen en de goederenbehandelaars zich laten sturen. "Sommige reders willen ook hun trafieken bundelen, om kosten te besparen of om operationele redenen. Maar als het havenbestuur zegt dat een reder met zijn doorvoercontainers naar Zeebrugge in plaats van Antwerpen moet, kan hij net zo goed kiezen voor Rotterdam of nog een andere haven", zegt een haventopman.

Bovendien ging Zeebrugge er bij eerdere samenwerkingspogingen van uit dat het transport tussen de twee havens minstens gedeeltelijk door de overheid zou worden gedragen. Dat was voor Antwerpen onverteerbaar. Ook nu is er bij een aantal havenbedrijven argwaan. Zeker omdat de Chinese staatsrederij Cosco de meerderheidsaandeelhouder en de grootste klant van de grootste containerkade van de kusthaven is. "Ik heb niets tegen concurrentie, maar dan wel op een gelijk spelveld", stelt een bedrijfsleider. "Die duidelijkheid hebben we nog niet gekregen."

Voor Vanelslander spreekt het vanzelf dat de rederij de meerkosten van het transport per truck, spoor of schip op zich moet nemen. "Dat moet die met haar klanten regelen. Daar heeft het havenbestuur niet direct iets mee te maken. Vergeet ook niet dat het eengemaakte havenbedrijf een pak sterker staat tegenover de rederijen dan Zeebrugge alleen, en dus meer garanties kan eisen."

De gecontacteerde privéhavenbedrijven hopen dat met de fusie ook de verschillen in douaneprocedures, controles van de verschillende overheidsadministraties en haven- en concessiegelden tegen het licht worden gehouden.

Bij het Antwerps Havenbedrijf reageert woordvoerder Lennart Verstappen dat er "op korte termijn niets verandert en de eigenheid van de platformen bewaard blijft. Tegelijk streven we naar een uniforme aanpak waar die nuttig en zinvol is. We staan nog maar aan het begin van een heel integratietraject."

Energiehub

De fusie is hoe dan ook een goed idee. "Het werd tijd", klinkt het bij meerdere bronnen. Daarmee verwijzen ze vooral naar de Vlaamse wafelijzerpolitiek voor maritieme investeringen. Als Antwerpen iets kreeg, wilde Zeebrugge ook zijn deel en vice versa. Kan Vlaanderen nu besparen op zijn uitgaven voor de havens? Of krijgt het nieuwe fusiebedrijf een streepje voor bij de toewijzing van de investeringen, ten nadele van het half-Nederlandse North Sea Port? Dat lijkt Vanelslander geen goed idee. "Het gaat uiteindelijk om banen. Of die nu in Antwerpen, Zeebrugge of Gent worden gecreëerd, zou niet veel mogen uitmaken."

Port of Antwerp Bruges vertrekt bovendien in een ideale startpositie om de energiepoort naar Europa te worden. De centrale plaats die Zeebrugge al invult in de Europese distributie van gas, wil de fusiehaven ook krijgen voor de invoer en de productie van groene waterstof. De kusthaven kan dan fungeren als energiehub om de Antwerpse petrochemische industrie te bevoorraden. Die is cruciaal voor de haventrafiek en de Vlaamse economie in het algemeen.

Als ex-topman van het hoogspanningsnetbeheerder Elia beseft Jacques Vandermeiren, de CEO van het Antwerps Havenbedrijf en de toekomstige CEO van het fusiebedrijf, als geen ander dat de veranderingen in onze energiebevoorrading een kans kunnen zijn. Grote broer Rotterdam zit in een lastige spagaat: de klassieke energie, met name petroleum en kolen, is goed voor de helft van de jaarlijkse overslag. Vanelslander: "Rotterdam beseft dat het ook moet investeren in de energietransitie, maar het kan moeilijk zijn huidige trafieken opgeven."

Duurder transport

Die energietrafieken kunnen heel welkom zijn, zegt Eddy Van de Voorde, professor emeritus transporteconomie aan de Universiteit Antwerpen. "Want ik ben er niet van overtuigd dat we na corona weer de groeicijfers van de jongste decennia halen. En duurzame groei blijft cruciaal."

Alles wijst erop dat transport in de toekomst een pak duurder wordt. In Europa en de Verenigde Staten wordt bekeken hoe de externe kosten, vooral milieuschade, kunnen worden verrekend in de prijs van het transport. De Green Deal, het programma waarmee de Europese Commissie de economie wil verduurzamen, hanteert het principe dat de vervuiler betaalt. "Dan spreken we niet over een tariefverhoging met 10 of 20 procent, maar over prijzen die twee of drie keer hoger zijn dan nu", voorspelt Van de Voorde.

Dat hoeft niet in het nadeel van de fusiehaven te zijn, meent Vanelslander. Want Europa wil echt de strijd aanbinden met de inefficiëntie van het spoor en de intra-Europese scheepvaart vergemakkelijken. "Een vrachtwagen in de file, en de bijhorende kosten en milieuschade, zijn nu niet het probleem van de verlader. Daar wil Europa een einde aan maken."

Bovendien zullen bedrijven hun productie weer dichterbij huis willen, al is het maar om de risico's te spreiden, mocht er een nieuwe pandemie losbarsten. "Dat hoeft niet per se in België te zijn. Wel in Oost-Europa, Noord-Afrika of Turkije. Maar in veel gevallen zal scheepvaart de goedkoopste transportmodus blijven. Voor Port of Antwerp Bruges zou er dan een stuk conversie van trafieken zijn: iets minder intercontinentaal en iets meer middellange afstand."

Luc Huysmans

Copyright © 2021 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden