

“Prijzen kunnen nog makkelijk met 10% stijgen”



Gazet van Antwerpen* - 17 Jan. 2022

Pagina 12

* Gazet van Antwerpen/Mechelen - Waas, Gazet van Antwerpen/Kempen, Gazet van Antwerpen/Stad en Rand

“Dit jaar en wellicht ook nog in 2023 gaat corona ons nog parten spelen”, dat meent Christa Sys, transporteconome aan de UAntwerpen. Ook haar collega Thierry Vanelslander voorspelt nog een moeilijke tijd voor Antwerpen, zeker ook voor de verdere toekomst, als de langverwachte havenuitbreiding er niet meteen komt.

De haven kon afgelopen vrijdag opnieuw een recordoverslag meedelen. Met 240 miljoen ton behandelde de haven in 2021 nog nooit zoveel vracht. 3,8% meer dan het jaar voordien. Het stukgoed (alles dat niet in containers vervoerd wordt) en het droog (mest, ertsen ...) en vloeibaar (olie, chemicaliën...) massagoed presteerden goed. De containers kenden wel een licht verlies. Dat na jaren van aanhoudende groei, ook in het eerste coronajaar 2020.

“Met het nieuwe record zijn de cijfers een beetje gecamoufleerd”, zegt Christy Sys. “Qua tonnage ging de haven erop vooruit, met een gigantische sprong vooruit in de breakbulk (stukgoed, red.). Het is al lang een sterkte van havens die niet één soort goederen behandelen, maar een diverse portefeuille hebben. Dat heeft de disruptie in de containervaart opgevangen.”

Dat de haven ondanks de pandemie kon blijven draaien en zelfs gegroeid is, pleit voor Antwerpen en zijn imago. “Want veel havens, ook grote, zijn soms gesloten geweest”, weet Thierry Vanelslander. “Op het einde van het jaar werd het wel moeilijker voor Antwerpen. Dat heeft te maken met de hele opstopping in de scheepvaart en een daaruitvolgende verstoring van de hele logistieke keten.”

De congestie is voor alle havens een probleem, maar Antwerpen is extra kwetsbaar. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Zeebrugge heeft het nauwelijks nog een vierkante meter over om nog containers te plaatsen. Ook de aan- en afvoer is verre van ideaal. “Antwerpen zit aan zijn limiet, met de grote containerterminal MPET die al jaren in overdrive gaat”, zegt Vanelslander nog. “Als je dan ook geen perspectief kunt geven op extra ruimte, dan gaan rederijen rondkijken of ze niet moeten verhuizen. Dat is ook waarom Antwerpen marktaandeel aan Le Havre heeft verloren.”

Havens dicht in China

Zeebrugge, dat vorig jaar ook een mooi resultaat qua containers neerzette, behandelde zelfs zo'n 200.000 containers die niet in Antwerpen verwerkt raakten. “Dat was géén gevolg van de aangekondigde fusie, maar een noodoplossing. Rederijen kiezen ervoor om snel Zeebrugge aan te doen in plaats van de Schelde op te varen. Laden en lossen en weer door.”

Vanelslander verwacht dat het verlies aan containers tijdelijk is. “Ook voor rederijen is het niet de voorkeur om ergens anders te gaan, want via Le Havre is het nog ver voor vracht richting Duitsland. Maar: wat is tijdelijk? In China gaan inderdaad weer havens dicht door corona. Je kunt er gif op nemen dat er weer grote verstoringen gaan zijn. Er gaan opnieuw een tijdlang minder goederen komen. En daarna zijn er weer massaal goederen, maar is er een tekort aan opslagruimte. Pas ten vroegste in 2023 denk ik dat het kan kenteren. Al zal veel afhangen van het virus.”

“Het is als een accordeon”, illustreert zijn collega Sys. “Je zou de congestie kunnen aanpakken door meer schepen te bouwen, maar die zijn er ook niet meteen. Een afnemende vraag kan helpen, maar ook dat zal niet gebeuren.”

Oosterweel

Om twee redenen ziet het er niet zo goed uit. Enerzijds bedreigt een rechtszaak de havenuitbreiding via het project Extra Containercapaciteit Antwerpen. Die expansie zou voor te veel extra stikstofuitstoot zorgen. Mogelijk spreekt de Raad van State zich daar eind april over uit, Vlaanderen onderhandelt voorlopig nog volop met alle betrokken partijen.

Anderzijds bezorgt ook Oosterweel de havenscheper en haventopman Jacques Vandermeiren extra zenuwen. De PFOS-problematiek legde de bouw stil van de Scheldetunnel, een ultrabelangrijke schakel voor Antwerpen om de groei van de haven op te vangen. “Als de extra transportcapaciteit via het Oosterweelproject er niet komt, dan gaat ook het imago van de landkant eronder lijden”, zegt Vanelslander. “Je krijgt grotere schepen en je ziet nu al de files. Verstoringen zorgen dan dat je moet gaan schuiven en dat is niet efficiënt.”

Voor een stuk van de oplossing kijkt de prof naar Zeebrugge. “Door de fusie kan je met bepaalde tarieven en pakketten naar de rederijen stappen. Je kunt bijvoorbeeld schepen met veel transshipment (containers die van schip wisselen in Vlaanderen, red.) via Zeebrugge laten gaan. Want onder meer door beperkte spoorcapaciteit is veel niet-transshipmentgoederen via Zeebrugge naar het achterland voeren nog problematisch. Transport tussen de havens via de estuaire vaart (met versterkte binnenschepen, red.) op de Schelde? Dat kost ook meer en moet je wellicht zwaar subsidiëren.”

Wat gaat Rusland doen?

En wat betekent de congestie in de scheepvaart voor de consument? Vanelslander verwacht niet dat goederen snel goedkoper gaan worden. “De prijzen stijgen wellicht nog, makkelijk 10% erbij. Al zal het van veel afhangen, het chiptekort, grondstoffen die duurder worden ... En ook de geopolitiek. Wat gaat Rusland doen? Hoe open gaat China zijn?”

