

Rotterdam slaat keihard terug



Gazet van Antwerpen* - 22 Jul. 2017

Pagina 16

* Gazet van Antwerpen/Metropool Zuid, Gazet van Antwerpen/Kempen, Gazet van Antwerpen/Waasland, Gazet van Antwerpen/Mechelen, Gazet van Antwerpen/Metropool Stad, Gazet van Antwerpen/Metropool Noord

De Antwerpse haven heeft het voorbije halfjaar meegesurft op de groei van de wereldhandel. De resultaten vallen echter in het niet bij de prestaties van Rotterdam. Volgens experts moet Antwerpen dringend werk maken van het Saeftinghedok en een oplossing voor de verkeersproblemen om de concurrentie aan te kunnen.

De indrukwekkende resultaten van Rotterdam in het eerste kwartaal waren duidelijk geen eenmalige meevaller. De Nederlandse haven wint flink terrein terug. Tijdens de eerste jaarhelft steeg de globale overslag van de eerste haven van Europa met 3,9%, tegenover 2,8% in Antwerpen. Voor de Antwerpse haven is dat wel nog steeds een flinke winst na absolute recordjaren.

Opmerkelijk is dat Rotterdam de groei vooral realiseert via de cruciale containeroverslag: +10,4% in gewicht en +9,3% in standaardcontainers (TEU). En dat terwijl de Maashaven het gros van zijn overslag haalt uit de vloeibare bulk, die nu met 1% terugviel. Antwerpen noteerde daar weliswaar opnieuw winst (+1,8%).

Dramatisch groot verschil

“Dit is geen inhaaloperatie meer”, zegt professor transporteconomie Eddy Van de Voorde (UAntwerpen). “Antwerpen heeft de voorbije jaren zeer sterk gepresteerd, maar het groeiverschil met de andere havens - Rotterdam en Hamburg - was nooit van deze aard. Dit is een zéér groot verschil. Dramatisch groot. Ik vrees dat dit te maken heeft met de laatste herschikkingen in de internationale vaarschema's. Rotterdam is daarvan de winnaar, terwijl Antwerpen verliest. Maar wat ik nog meer vrees, is de perceptie. We hadden dankzij de groei van de voorbije jaren de wereld duidelijk gemaakt dat Rotterdam hier niet de enige wereldhaven is. Maar met zo'n groei!”

“Al moeten we ook naar de andere cijfers kijken”, gaat Van de Voorde verder. “Aan de positieve kant staat dan weer de roro (roll-on-roll-off: rollende lading zoals auto's, red.). Die is beter dan in Rotterdam, maar daarmee ga je het geheel niet tegen.”

“De les is dat we weliswaar betere groeicijfers hebben dan sommige andere havens, maar dat we nog harder moeten werken aan de aanloopschema's van de rederijen. Kortom: er is werk aan de winkel. Er is nu genoeg gestudeerd en gediscussieerd. Zeg nu vlakaf dat we een Saeftinghedok nodig hebben om de wereldgroepen een overtuigende vrije capaciteit aan te bieden.”

Geen vergevingsgezindheid

Ook maritiem expert professor Theo Notteboom (UAntwerpen) heeft het over een “bijzonder grote groei” van de Rotterdamse containertrafiek, maar hij relativeert ook. “Op de lange termijn groeide de totale Antwerpse overslag in de periode 2007-2017 met 20% en die van Rotterdam met 17%. Daarentegen ging de containertrafiek - en dat verwonderde me - vrijwel gelijkmatig op met 25%, terwijl andere havens uit de regio stagneerden. Het was ook Antwerpen dat de voorbije twee jaar een uitzonderlijke groei kende.”

“Dat Rotterdam nu zo groeit, is deels een gevolg van de grondige herschikkingen dit voorjaar van de vaarschema's tussen het Verre Oosten en Europa. In enkele jaren zijn die van zo'n dertig naar zeventien wekelijkse diensten gegaan. Tien daarvan komen naar Antwerpen, maar allemaal doen ze Rotterdam aan. We zullen zien hoelang dat duurt. Tegelijk draait de Maasvlakte 2 (de grote uitbreiding van de Rotterdamse haven, red.) nu volop én is daar de participatie van 35% door het Chinese Cosco”, zegt Notteboom.

“En er is nog een factor: terwijl de Duitse havens ondanks allerlei bezwaren een aantal 'koppige trafieken' kunnen handhaven, is de internationale 'vergevingsgezindheid' tegenover Antwerpen veel minder groot. Antwerpen moet opletten. De kleinste kink in de kabel kan strategische keuzes beïnvloeden. In dat verband is er de noodzaak aan extra capaciteit. We mogen zeker niet het verkeerde signaal geven dat we daar geen perspectief kunnen bieden.”

Betrouwbaarheid aangetast

“Wat wil je als alles hier vastloopt?”, reageren op hun beurt twee bedrijfsleiders. “Het personeel geraakt hoe langer hoe slechter op het werk. Alles staat stil.”

Een derde ziet het anders, want “ook elders staat alles stil”. Wat is dan wel het probleem? “Deze cijfers zijn het gevolg van de congesties op de terminals, de wekenlange loodsensacties die ons betrouwbaarheid hebben gekost én het gemis aan langetermijnpolitiek. Rotterdam is veel pragmatischer en biedt meer stabiliteit.”

Paul verbraken

Copyright © 2017 Conentra. Alle rechten voorbehouden