

“Nog geen enkele rederij heeft overheidssteun gevraagd”



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

Containers, de havens spreken over niets anders. In Antwerpen maken ze meer dan de helft uit van de overslag. Maar toch heeft de containerwereld het moeilijk, en daar komt nu ook nog eens corona bovenop. Wat gaat het effect zijn? En waarom zijn containers zo belangrijk? We vroegen het aan professor Christa Sys. Zij doceert aan de Universiteit Antwerpen over maritiem transport en specialiseerde zich in de containervaart.

Waarom toch die fascinatie voor containers?

Van heel de wereldhandel passeert 85% via havens. Zonder scheepvaart zou er maar weinig in de winkelrekken liggen. Daarvoor zorgen zowat 55.000 koopvaardij schepen. Tankers en bulkschepen vormen meer dan de helft. Zij zijn zowat de trucks voor grondstoffen, terwijl er 'slechts' 5.266 containerschepen (1 mei 2020, red.) zijn.

Bovendien krijg je reuzentankers nooit in Antwerpen te zien. Nog belangrijker is dat er bij de behandeling van zo'n tanker niet zo veel tewerkstelling komt kijken, bij containerschepen wel. Containerschepen opereren daarentegen in de lijnvaart, vergelijkbaar met het openbaar vervoer. Dus meer zichtbaar. Containerschepen vervoeren in hoofdzaak afgewerkte producten. Vrijwel alles in ons dagelijkse leven - kledij, voeding, computers... - wordt in containers aangevoerd.

Elke haven wil zo veel mogelijk 'calls', of aanlopen. Cruciaal daarin is de 'connectiviteit', het aantal verbindingen met de rest van de wereld om al die goederen binnen te halen. De Port Liner Shipping Connectivity Index van de UNCTAD houdt rekening met het aantal lijndiensten maar ook de TEU-capaciteit en de grootte van de containerschepen. Antwerpen krijgt in die index 93,73 punten, Rotterdam 92,75. In containeroverslag is Antwerpen nu dertiende op de wereldranglijst. Rotterdam elfde.

Kan Antwerpen die almaar grotere containerschepen blijven opvangen?

Op dit moment kunnen al die schepen nog allemaal Antwerpen binnen. In een artikel dat ik vóór corona aan het voorbereiden was over de havencapaciteit en hoe die te houden, begon ik bij de evolutie van de wereldbevolking: als je de groeiende bevolking wil bevoorraden, moet je ook de gepaste supply chain hebben. In 1990 werd per wereldburger 0,8 ton goederen vervoerd over zee, vandaag 1,6 ton. Tegen 2050 wordt dat een vork van 1,65 tot 2,33 ton, terwijl de wereldbevolking dan zal verdubbeld zijn. Het komt er dus op aan de ideale capaciteit aan te bieden, zeker niet te weinig. Als je dan weet dat een terminal als vol wordt beschouwd bij 80% bezetting en dat onze havens nu al kreunen, dan is een Saeftinghedok zeker nodig.

De rederijen worden door fusies of allianties steeds groter. Hoe gaat dit clubje evolueren?

Er is in alle maritieme segmenten een consolidatie bezig. Die is nog niet ten einde. Als men kijkt naar de rederijen die 1 miljoen TEU aan capaciteit kunnen aanbieden, resten er nog zeven. Het landschap zal nog verder veranderen. Alles zal afhangen van de cashreserves van elke groep. Wat we zeker weten is dat China van zijn Cosco de nummer één van de wereld wil maken. Het is al nummer drie.

Hoe gaat corona dit plaatje beïnvloeden?

De containervaart zit met overcapaciteit. Dat drukt de vrachtprijzen. Toch houden de rederijen - misschien geleerd uit de financiële crisis - de vrachtprijzen al enkele jaren redelijk stabiel. De invloed van corona inschatten, daaraan waag ik mij nog niet. We beginnen effecten te zien. Begin dit jaar piekten de vrachtprijzen even boven de 1.000 dollar per container, op 1 mei was dat 739 dollar. Maar de orderboeken voor nieuwe schepen zijn stilgevallen en wereldwijd werden lijndiensten geschrapt. Begin mei lag 9,2% van de containercapaciteit inactief tegen 3,2% in april 2019. Of er nog faillissementen komen is speculatie. Alles zal afhangen van hun kasposities, maar geen enkele rederij heeft tot dusver - in tegenstelling met de luchtvaart - overheidssteun gevraagd.