

'Weinig containervisie in Havenvisie'

De Rotterdamse Havenvisie 2030 schiet tekort ten aanzien van de containersector. Aldus een analyse van consultant Gérard Brockhoff.

De Havenvisie 2030 van Rotterdam vertoont lacunes, meent Gérard Brockhoff van Adstrat Consulting, die eerder de aandacht trok met zijn analyse dat het Havenbedrijf met te rooskleurig groeicijfers werkte. Hij constateert tevreden dat de Havenvisie nu ook een lage groeivariant bevat, maar in een analyse van het containerdeel mist hij visie op vier onderdelen: de korte termijn, de ontwikkeling van de concurrentiepositie, de transshipmentmarkt en het prijsniveau. Maar lang niet iedereen is het met hem eens. Volgens hem maakt het Havenbedrijf niet duidelijk hoe de haven zijn doorvoerlading, naar vooral Rusland en Polen, denkt vast te houden. Dit belangrijke segment groeide de laatste zes jaar met ruim twee miljoen teu, maar volgens Brockhoff dreigt er verlies door nieuwe concurrenten, waaronder Wilhelshaven, en de opkomst van Gdansk als deepseehaven, dat sinds kort Maersk schepen van 15.500 teu ontvangt. Directeur Michael Bonde van Unifeeder in Rotterdam is echter niet erg bezorgd. Hij verwacht dat de doorvoermarkt als geheel zal groeien en dat de ambities van Gdansk geen grote gevolgen voor Rotterdam zullen hebben: "Slechts enkele rede-

rijen zullen hun deepseaschepen de Oostzee in sturen." Hij houdt er wel rekening mee dat Rotterdam de komende tijd enig marktaandeel verliest aan de Duitse terminals, 'omdat die sneller en voorspelbaarder zijn', maar gaat er vanuit dat Maasvlakte 2 Rotterdam weer op voorsprong zal zetten. Volgens hem zit Rotterdam met zijn doorvoerfaciliteiten nu ook al in de Europese voorhoede.

Onrendabel

Brockhoff stelt verder dat de Havenvisie niet aangeeft welke toegevoegde waarde Rotterdam de rederijen biedt en hoe de haven wil concurreren dan wel wil samenwerken met Antwerpen en de Duitse havens. Hij wijst erop dat alle havens willen groeien en stelt dat Rotterdam zijn positie alleen kan vasthouden als ze zich voor de Duitse markt weet te onderscheiden van de concurrentie. Daarnaast is er volgens hem te weinig aandacht voor de komende tien jaar, waarin er op Maasvlakte 2 tussen de 8 en 10 miljoen teu nieuwe capaciteit bij komt. "De rederijen hebben onvoldoende volume om dat te vullen. Een onrendabele bedrijfsvoering wordt dan onvermijdelijk." Volgens hem is een financieel debacle alleen te voorkomen 'met een slimme regie van het Havenbedrijf sa-



De aanleg van Maasvlakte 2 vordert met rasischreden. Een deel van de nieuwe 'zachte zeewering' wordt al beplant met helmgras.

FOTO: PORT OF ROTTERDAM/FREEK VAN ARKEL

MEER CONTAINERS

De opvallendste verwachting in de Havenvisie 2030 is dat het aandeel van de container in de totale overslag toeneemt tot zo'n 42 procent. In combinatie met de voorspelde groei van de totale overslag betekent dat ruwweg een verdrievoudiging van de containeroverslag van 11 miljoen teu vorig jaar tot zo'n 30 miljoen teu over twintig jaar. Bij lage groei blijft het bij ongeveer 20 miljoen teu. Het stuk gaat er vanuit dat er straks 30.000 teu per hectare per jaar wordt behandeld, tegen 20.000 teu nu. De Havenvisie heeft nog een voorlopige status en wordt eind dit jaar officieel door de gemeenteraad vastgesteld.

men met andere belanghebbenden'. "Straks staan de containers op de Maasvlakte hoog opgestapeld, maar verdient de haven geen geld meer", voorziet hij op basis van de aanhoudende druk op de tarieven. Hij vindt dat het Havenbedrijf duidelijk moet maken hoe het die druk wil keren. Volgens hem zit de oplossing in 'be-

hoedzaam sturen op tarieven, capaciteit en bereikbaarheid'.

Doorwrocht

Directeur Albert Thissen van Hapag-Lloyd Benelux, één van de grootste deepsearederijen in Rotterdam en Antwerpen, wijst de kritiek van de hand. "De Havenvisie is niet

bedoeld als blauwdruk hoe we in 2030 precies met de containersector omgaan. Die is veel breder. Het is een doorwrocht stuk, dat een duidelijk punt aan de horizon zet, namelijk hoe de haven de komende twee decennia met zijn omgeving, marktspelers en overheden, wil omgaan." Het Havenbedrijf zegt in een reactie

'dat Rotterdam als enige in Noordwest-Europa sterk is als transshipment én doorvoerhaven'. Woordvoerder Sjaak Poppe zegt dat een 'gezamenlijke slimme regie' niet door Brussel geaccepteerd zal worden. "Bovendien geloven we in eerlijke concurrentie als stimulans voor de haven." Over de capaciteitsontwikkeling zegt hij dat de terminals op Maasvlakte 2 'gefaseerd' worden aangelegd. "Wij zijn daarin optimistischer dan Brockhoff. Over de prijzen: "Niet voor niets noemen we gematigde kostenontwikkeling als eerste succesfactor."

ROB MACKOR