

Rotterdamse haven

Overcapaciteit

Het Rotterdamse havenbedrijf gaat — eindelijk — de economische effecten van de Tweede Maasvlakte onderzoeken (FD 22 november). Vanaf het begin bestaan twijfels over de voorgespiegelde opbrengsten.

Probleem is dat het havenbedrijf belangrijke ontwikkelingen in de containermarkt negeert. Het risicoprofiel is zo hoger dan wordt voorgesteld.

Als eerste wordt aangenomen dat Rotterdam marktaandeel wint van andere havens. De laatste tien jaren is echter marktaandeel verloren. Le Havre, Antwerpen,

Hamburg en Bremerhaven zetten ook in op een groter marktaandeel. We weten dus op voorhand dat er verliezers zullen zijn. Toch denken alle havens net als Rot-



Aanleg van de Maasvlakte

terdam dat ze zullen winnen.

Daarnaast wordt de groei vooral gedreven door containerdoorvoer naar de Baltische Zee. Het is allerminst zeker in welke havens de grote rederijen deze lading zullen overslaan. Duitse en Poolse havens hebben geografisch een voorsprong. Daarbij levert doorvoer weinig op en is de lading weinig havenvast.

Als derde richten de prognoses zich op 2030. Het grootste knelpunt komt echter veel eerder. Het havenbedrijf breidt in korte tijd zo snel uit dat er 25 tot 35% overcapaciteit zal ontstaan. We hebben hetzelfde gezien in Le

Havre en Antwerpen, maar ook in sectoren als luchtvaart en telecom. Infasering wordt nauwelijks gedoseerd.

Als laatste blijven door overcapaciteit de haven- en overslagtarieven onder druk staan. Het helpt niet dat rederijen worstelen met hun winstgevendheid en overal over lagere tarieven onderhandelen. Recentelijk zagen we hetzelfde bij KLM en Schiphol. Straks staan de containers hoog opgestapeld, maar verdient er niemand geld meer.

Gérard Brockhoff en Jurriaan Pröpper, partners bij Adstrat Consulting

