



Containerbegrip

Auteur(s):

Kuijpers B.

*Als economisch geograaf verbonden aan TNO Inro te Delft.***Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4345, pagina 83, 1 februari 2002

Rubriek:

Prikkel

Trefwoord(en):

Na vanaf de tweede wereldoorlog onafgebroken te zijn gegroeid, stagneerde in 1974 de overslag in de Rotterdamse haven. In de jaren daarna was zelfs sprake van krimp. Later werd duidelijk dat de wereldeconomie vanaf 1973 structureel van karakter was veranderd en dat elke zeehaven in de wereld te maken had gekregen met een trendbreuk in de overslag.

Op dit moment lijken we opnieuw met een trendbreuk te maken te hebben. Vrijwel tegelijkertijd met de aankondiging dat het kabinet groen licht heeft gegeven voor een gefaseerde aanleg van de Tweede Maasvlakte, maar wel na de komst van een eerste voldoende grote, dragende klant ('launching customer'), werd bekend dat in 2001 in Rotterdam voor het eerst sprake is van een afnemende groei van de containeroverslag gedurende twee jaren achtereen. Het zou echter goed kunnen dat het niet bij deze twee jaren blijft en dat ook nu sprake is van een trendbreuk. In dit verband zijn drie bedreigende structuurveranderingen van belang.

Ten eerste is sprake van een afkalving van het belang van de mainport. Het begrip staat niet meer centraal in het denken van de rijksoverheid. Maar ook in de containersector is het belang van de mainport als transportconcept aan het afkalven. De grootste containerhavens ter wereld krijgen steeds meer te maken met zowel goedkope concurrenten op korte afstand als met schaalnadelen betreffende de eigen operaties, waardoor de groei stopt. Dit zien we niet alleen in Rotterdam maar ook in Hong Kong en Singapore.

In Rotterdam wordt momenteel vooral het hoge kostenniveau als oorzaak voor ladingverlies gezien. Door dure loodsens, de vertragende douanebehandeling, hoge loonkosten en lage overslagproductiviteit die, in de woorden van de nieuwe ECT-directeur Lak, jaarlijks nog met tien tot vijftien procent kan groeien - een verbluffend percentage dat meer zegt over de huidige lage productiviteit dan over het grijpen van nieuwe groeimarkten - is terrein verloren gegaan. De haven is voornemens om terug te knokken. Maar dit is moeilijk omdat het aanbod in de directe omgeving toeneemt met terminals die vergelijkbaar agressief zullen opereren.

Een tweede bedreiging hangt samen met het Rotterdamse achterland. Daar waar het Roergebied een voortgaande deïndustrialisatie laat zien, ontwikkelt het Oost-Europese achterland van de Noord-Duitse havens zich structureel. Met name indien landen als Polen of de Baltische staten deel uit zullen gaan maken van de EU, zal deze trend zich voortzetten. Duitse havens zullen daarom ook in de toekomst harder groeien dan Rotterdam.

De derde bedreiging hangt samen met 11 september. Met name het vermoeden dat op dit moment ergens drieëntwintig schepen behorende tot terroristennetwerken zouden rondvaren veroorzaakt een bewustwording van de kwetsbaarheid van het maritieme systeem. In de VS is men voornemens om alle containerhavens met scans uit te rusten en mogelijk zelfs alle containers door te lichten. Dit kan een bedreiging zijn voor de groei van het containervervoer door de hogere kosten en langere wachttijden die dan met de overslag gepaard zullen gaan. Indien containers in de toekomst structureel moeten worden doorgelicht, zal dit grote organisatieproblemen en congestie tot gevolg hebben.

De vraag is wat deze structurele ontwikkelingen zullen gaan betekenen voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Het CPB, NEI en RIVM stellen in de kosten-batenanalyse voor Maasvlakte 2 dat bij voortzetting van de hoge groei van de laatste jaren gemiddeld genomen tussen 2007 en 2010 met de aanleg kan worden begonnen, omdat in deze periode wordt verwacht dat de eerste dragende klant in de chemie of de containeroverslag zich zal melden. Nu de algemene economische groei afneemt, zal het tijdstip dat de eerste grote klant komt sterk naar de toekomst verschuiven. Indien bovengenoemde structurele ontwikkelingen worden meegenomen, is het niet ondenkbaar dat de eerste dragende klant zich pas rond 2030 aandient - overeenkomstig de verwachtingen van het CPB. Het feit dat nu de eerste mega containerschepen die tienduizend containers kunnen vervoeren op stapel staan, maakt nog een déjà vu los. De situatie doet denken aan het einde van de jaren zeventig, toen een generatie supergrote olietankers werd ontwikkeld, die na de twee oliecrises in groten getalen werden opgeslagen in Noorse fjorden en die sinds 1983 niet meer zijn gebouwd. Ook nu geldt dat het bouwen van steeds grotere schepen geen garantie vormt voor een voorspoedige ontwikkeling van het containersysteem.

Rotterdam moet natuurlijk de komende jaren niet passief gaan wachten op de eventuele komst van deze of gene 'grote vis'. De productiviteit moet omhoog en de kosten moeten omlaag om te voorkomen dat de dragende klant uiteindelijk bij de concurrentie terecht komt. Er moet worden vastgehouden aan de aspecten klantgerichtheid, veiligheid en kwaliteit van de haven, zelfs als dat op de korte termijn lading kost. Het is helemaal niet zo erg dat er eens een forse krimp in de haven plaatsvindt om definitief van het eenzijdige etiket 'groot' af te raken.

Zie B. Kuipers, Na de grote nota's: Nederland nog steeds Distributieland?, in: F. Bruinsma, J. van Dijk en C. Gorter (red.), *Mobiliteit en beleid*, Van Gorcum, Assen, 2002, blz. 65-76.

Copyright © 2002 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)