

Havens slaan alarm over gevolgen megaschepen

By : Joris Kooiman & Pieter Lalkens

De trend bij containerrederijen om steeds grotere schepen te bouwen, leidt bij een aantal Europese havens tot weerstand. Volgens Eddy Bruyninckx, directeur van het Antwerpse havenbedrijf, is het tijd voor 'een collectieve bezinning'. Een manager van de Hamburgse haven noemt tijdens een rondvaart, waar het FD bij aanwezig is, de macht van de containerrederijen 'absoluut krankzinnig'.

'De containerrederijen leggen de havens simpelweg hun wil op.' Beiden sluiten met hun kritiek aan bij een recente studie van de Oeso. Die kwam tot de conclusie dat de productiviteitsgroei van grotere schepen haar grens nadert.

Tegenwoordig zijn schepen waarop 10.000 grote (40 voets)containers kunnen, geen uitzondering meer. Deze zijn bijna 400 meter lang en ruim 59 meter breed. Hamburg loopt door de megaschepen op tegen zijn 'nautische beperkingen'. De grote containerschepen kunnen de Duitse haven steeds moeilijker bereiken door de beperkte diepgang en breedte van de Elbe-vaargeul.

Hoewel Antwerpen zegt over de Schelde goed bereikbaar te zijn, ontstaat volgens Bruyninckx grote druk op de havens. Hij roept op tot overleg tussen Europese koepelorganisaties van havens, rederijen en containerterminals. 'Tot nu toe is het ieder voor zich. Maar de trend kan grote maatschappelijke gevolgen hebben.

Er moet een gezamenlijke analyse komen van de schaalvergroting. 'De rederijen leggen de havens simpelweg hun wil op' Rotterdam staat anders in de discussie. 'Dat er steeds meer zeer grote containerschepen in de vaart komen is een onomkeerbaar proces', zegt Alard Castelein, baas van Havenbedrijf Rotterdam (HbR).

Concurrentievoordeel

Volgens hem geeft het havens die geen nautische beperkingen hebben, zoals Rotterdam, een concurrentievoordeel. 'Schaalvergroting is in het voordeel van Rotterdam en is niet te stoppen, als je dat al zou willen. Met elkaar kijken hoe je de effecten slim adresseert is natuurlijk altijd goed. 'De toegenomen druk op havens heeft niet alleen te maken met de nautische toegang, maar ook met de grotere piekbelastingen. Grote hoeveelheden containers moeten binnen korte tijd worden gelost en naar het achterland vervoerd. Dat stelt hoge eisen aan de verkeersverbindingen naar het achterland. 'Deze trend kan grote maatschappelijke gevolgen hebben' Verder moeten containerterminals - deels in handen van rederijen - hun kranen en processen aanpassen.

Rotterdam heeft op de Tweede Maasvlakte twee hypermoderne, sterk geautomatiseerde terminals. Vandaag wordt de terminal van RWG officieel geopend, in april gebeurde dat met die van APM Terminals. Het zal nog even duren voordat deze terminals op volle capaciteit kunnen werken. **6000 containers** Volgens Dirk Visser, analist bij onderzoeksbureau Dynamar, willen rederijen dat terminals per dag 6000 containers moeten kunnen lossen. 'Dat halen ze op dit moment niet; de meest productieve kunnen 3200 containers aan.' Volgens Ben Vree van APM Terminals zou de nieuwe

terminal het aantal van 6000 op termijn aan moeten kunnen. Nils Haupt, woordvoerder bij rederij Hapag-Lloyd, zegt 'de pijn van de havens te begrijpen'. 'Maar het is hetzelfde als met vliegvelden, die hun voorzieningen moesten aanpassen aan de Airbus A380. Havens zullen moeten investeren in hun infrastructuur.

Bron : Financieel Dagblad