

DE INTERNATIONALE CONTAINERREDERIJEN SPREKEN:

“Zonder Saeftinghedok geen Champions League voor Antwerpse haven”.

Bijna anderhalf jaar na de startbeslissing van de Vlaamse Regering voor het complex project “realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (ECA)” droogt eindelijk de inkt in de vele onderzoeksrapporten. Op basis van deze rapporten moet het bevoegde ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken een keuze maken voor een bepaald alternatief.

Voor de Antwerpse Scheepvaartvereniging, vertegenwoordigers van de huidige en toekomstige klanten van de uitgebreide containercapaciteit in de haven van Antwerpen, is er maar één optie. Enkel een Saeftinghedok speelt in op de operationele en commerciële noden van de internationale rederijen en kan verzekeren dat ze Antwerpen als focaal punt in hun vaarschema's behouden. Zonder Saeftinghedok valt Antwerpen terug tot de middelmaat van de Europese havens. En dat zou jammer zijn, want de voorbije jaren is net hard gewerkt om Antwerpen tot een vaste waarde in de Champions League van wereldcontainerhavens te maken.

Maar waarom beantwoordt een Saeftinghe-variant het best aan de noden van de rederijen?

Concentratie van capaciteit

De schaalvergroting van container schepen (de containerreuzen zijn gemiddeld driemaal zo groot als 10 jaar geleden!) en de doorgedreven consolidatie met de vorming van mega allianties in de scheepvaartindustrie hebben ertoe geleid dat rederijen hun “hubs” enkel nog kunnen onderbrengen in havens waar operationele capaciteit ruimschoots beschikbaar is. Concreet: de allianties willen gemiddeld jaarlijks 3 à 4 miljoen containers kunnen behandelen op één terminal. Moderne terminals moeten dus zowel op land als langs de kaai voldoende ruimte bieden om alle schepen en containers van hun klanten op één behandelingslocatie gebundeld te kunnen bedienen.

De bouw van aanpalende, grootschalige logistieke activiteiten is bovendien een extra troef.

Vóór de sluisen

Mega containerschepen worden enkel nog ingezet op vaarroutes met havens die voldoende diepgang en een vlotte, veilige toegang tot de ligplaatsen kunnen garanderen. Voor Antwerpen zijn bestending van de Scheldeverdieping en betrouwbare dienstverlening door alle nautische ketenoperatoren (o.a. loodsen) dus primordiale voorwaarden.

Elementen zoals tijd en risico om een zeeschip van zee tot kaai – en terug tot zee – te brengen zijn mogelijk nog belangrijker. De vaartijd van en naar Antwerpen via de Schelde kan niet ingekort worden, maar een bijkomende, tijdrovende passage door de sluisen is er voor de megaschepen te veel aan. Containerrederijen kiezen wereldwijd resoluut voor terminals die rechtstreeks vanop zee of rivier te bereiken zijn. Het is onzinnig om tegen deze trend in te gaan.

Verbindingen met het hinterland

Vlotte aansluitingen op water-, spoor- en wegnetwerken zijn cruciaal bij strategische havenkeuzes. Containerrederijen willen hun klanten in het Europese hinterland betrouwbaar, duurzaam en kostefficiënt kunnen bedienen en maken vandaag al op grote schaal gebruik van waterwegen en spoorverbindingen. Een nieuw containerdok moet dus voorzien in voldoende binnenvaart- en spoorfaciliteiten.

Daarnaast zorgt bundeling van volumes tot schaalvoordelen die de haven van Antwerpen voor Europese klanten voordeliger maken. In andere woorden: “size matters”.

Conclusies

Alle stakeholders van de haven van Antwerpen kunnen zonder meer trots zijn op de verworven koppositie in Europa. Dat succes is een resultaat van knap strategisch inzicht en vasthoudendheid van de havengemeenschap.

De rederijen zullen weldra beslissen of Antwerpen een hoofdrol dan wel een bijrol zal spelen in hun netwerk. Die beslissing zal puur rationeel worden genomen op basis van efficiëntie en de modaliteiten die hierboven beschreven werden.

De boodschap is duidelijk: de Vlaamse regio zal enkel een rendement halen uit de belangrijke investeringen in de haven van Antwerpen als voldaan wordt aan de economische en operationele verwachtingen van de containerrederijen. Voor ons, klanten van de haven van Antwerpen, komt enkel een Saeftinghedok daaraan tegemoet.

Voor configuraties met versnipperde, minder toegankelijke alternatieven (bijvoorbeeld achter de sluizen) komen de reders niet uit hun bed. Integendeel, het zou hun keuze voor andere havens als hub in Europa alleen maar makkelijker maken.

Verkeerde keuzes kunnen de welvaart in gans Vlaanderen schaden. Het succes van onze industriële en logistieke bedrijven is direct gekoppeld aan de voortrekkersrol van de haven van Antwerpen als draaischijf en poort voor Europa. Ondertussen aarzelen concurrerende havens in de regio niet om de prominente positie van Antwerpen te ondermijnen.

De Vlaamse regering is nu aan zet. Voor ons is de keuze duidelijk:

Ofwel aansluiten bij de kopgroep van top wereldhavens door de bouw van een Saeftinghedok.

Ofwel afglijden tot een secundaire rol in het Europese havenpeloton.

ASV – Antwerpse Scheepvaartvereniging – beroepsvereniging voor de Antwerpse scheepsagenten en hun internationale reders

Philippe Oyen (Voorzitter) & Eddy Wouters (Directeur-Generaal)