

Na de crisis: de haven van Rotterdam

Schepen komen aan en vertrekken. De slepers, roeiers en loodsen doen hun cruciale werk. Op het eerste gezicht draait de haven van Rotterdam ondanks de coronacrisis onverstoorde door. Maar de grootste haven van Europa staat voor lastige tijden: de containeroverslag zal de komende maanden 20% tot 30% lager liggen dan vorig jaar. Dat doet de daling tijdens de financiële crisis verbleken. Drie vragen over de toekomst van de haven.



Met dalende wereldhandel krijgt R'damse haven er nóg een onzekerheid bij

SERIE

Na de coronacrisis

Welke veranderingen zijn blijvend?



Pieter Lalkens is correspondent in Rotterdam van Het Financieele Dagblad

In het kort

- Door de coronacrisis willen bedrijven minder afhankelijk worden van China.
- Veranderingen in de voorraadketen kan Rotterdamse overslag negatief beïnvloeden.
- Versnelling naar groene economie stelt industriecluster haven voor een uitdaging.

De containeroverslag in de haven van Rotterdam zal de komende maanden 20% tot 30% lager liggen dan vorig jaar. En dan waren er al de klimaaterisis en de energietransitie als bedreiging. Drie vragen over de moeilijke positie en de toekomst van de haven.

Schepen komen aan en vertrekken. De slepers, roeiers en loodsen doen hun cruciale werk. De containerterminals zijn operationeel, evenals het petrochemische cluster. Op het eerste gezicht draait de Rotterdamse haven ondanks de coronacrisis gewoon door. Goed voor het imago van ‘geen woorden maar daden’ en ‘opgestroopte mouwen’. In een recente videoboodschap steekt Allard Castelein, de ceo van de haven, iedereen die de haven gaande houdt een hart onder de riem. ‘Ik wil toezeggen dat wij ons als Havenbedrijf volledig inzetten voor het belang van het havencomplex’, zegt hij in de opname, met op de achtergrond de Erasmusbrug.

Mooie woorden, maar tegelijkertijd windt Castelein er geen doekjes om dat de grootste haven van Europa voor ‘enorm lastige tijden’ staat. De pandemie krijgt de haven wel degelijk in zijn greep.

De gevolgen van de overheidsmaatregelen om de verspreiding van het virus tegen te gaan, zullen vanaf het tweede kwartaal merkbaar zijn, vooral op de Maasvlakte, waar de grote containerterminals van ECT, APMT en RWG zijn gevestigd.

De vraaguitval in de Europese economie raakt dat deel van de haven als een gure oostenwind. Bedrijven importeren minder, de consumentenvraag naar allerlei goederen is ingezakt. Niet voor niets noemt Castelein de coronapandemie ‘een ongekende crisis’. De containeroverslag zal de komende maanden 20% tot 30% lager liggen dan vorig jaar, een daling die de afname in 2009 tijdens de financiële crisis doet verbleken.

En de teruggang blijft niet beperkt tot het containerverkeer. Een sterk krimpen- de economie heeft minder ijzererts nodig, minder kolen en minder benzine en kero-

sine, producten waarin de Rotterdamse haven juist groot is: het is dé fossiele haven van Europa, met een omvangrijk cluster aan raffinaderijen, olieterminals en kolen- en ertsoverslag.

Of 2020 helemaal een rampjaar voor de haven wordt, zal afhangen van de duur van de beperkende overheidsmaatregelen. Hoe langer de lockdowns in de verschillende landen duren, hoe groter en langduriger de gevolgen voor de economie. De gitzwarte scenario's van economen en planbureaus met een krimp van 10% tot 15% komen dan gevaarlijk dichtbij.

De onzekerheid over de positie van de Rotterdamse haven gaat echter verder dan dit jaar. Want kan de coronacrisis ook op langere termijn een nadelige invloed hebben op de internationale handel en dus op de overslag? En wat is de structurele invloed op de behoefte aan kolen en kerosine? De onzekerheid over de toekomst van de haven was al groot door de klimaaterisis en de energietransitie. De coronacrisis maakt dat nog erger. Drie vragen over de onzekerheden en toekomst van de haven.

1. Wat voor gevolgen had de vorige crisis voor de haven?
Het faillissement van Lehman Brothers in september 2008 liet de Rotterdamse haven in dat jaar nog tamelijk onberoerd. Anders was dat in 2009, toen de financiële crisis een spoor van vernieling trok door de economie. De wereldhandel stortte in. Met een afname van 11% was het de grootste daling in de internationale handel sinds de Tweede Wereldoorlog.

Minder handel betekent minder overslag in havens. In de Rotterdamse haven resulteerde die vuistregel in de eerste zes maanden van 2009 tot een afname van 13%. Maar later in het jaar trad alweer her-



Met de coronacrisis lijken de problemen zich voor de Rotterdamse haven nog meer op te stapelen. Of komen er nieuwe kansen? FOTO: GETTY IMAGES/BEELD- BEWERKING: FD STUDIO

stel op, waardoor de daling uiteindelijk uitkwam op 8%.

Toch heeft ook deze crisis volgens Bart Kuipers blijvende invloed gehad op de internationale handel. Kuipers volgt al vele jaren als havenskundige van de Erasmus Universiteit het reilen en zeilen in havens wereldwijd.

De economische crisis maakte protectionistische krachten los tussen landen en handelsblokken. Bovendien is de productiviteitsgroei in de westerse economieën hierdoor sterk afgenomen. Kuipers: ‘Voor de kredietcrisis was er sprake van een soort wetmatigheid. De groei van de wereldhandel lag doorgaans twee keer zo hoog als die van de economie. Het containerverkeer nam ongeveer drie keer zoveel toe.’

Maar na de kredietcrisis gaat dat niet meer op. ‘De groei van de wereldhandel is tegenwoordig gelijk aan die van de economie. Dat geldt ook voor het containerverkeer. De groei van de jaren daarvoor is niet meer gehaald.’

Toch heeft Rotterdam het nog relatief goed gedaan. Door de strategische ligging en de diepgang van de haven is de containeroverslag meer dan gemiddeld gestegen. Kuipers: ‘Dat heeft ook te maken met de opkomst van e-commerce en de bouw van de vele distributiecentra in Nederland.’

2. Kan de coronacrisis dan negatiever uitwerken voor Rotterdam?
Elke crisis is weer anders en dat geldt ook voor de gevolgen ervan. De pandemie heeft duidelijk gemaakt dat het mondiale bedrijfsleven sterk afhankelijk is van wat er in China gebeurt. De opkomst van China als grote industriële mogendheid heeft het land een cruciale positie gegeven in wereldwijde distributie- en voorraadketens.

De rigoureuze maatregelen van de Chinese overheid om het virus in te dammen, hebben dat pijnlijk duidelijk gemaakt. De bevoorrading van de Europese industrie haperde, niet alleen van grondstoffen en halffabricaten, maar ook van onderdelen en componenten voor auto's en elektronica.

Theo Notteboom, havenexpert bij andere de universiteit van Antwerpen, is ervan overtuigd dat bedrijven maatregelen zullen nemen om de afhankelijkheid van China te verminderen. ‘De logistieke ke-

tens zullen anders worden ingericht.’

Dat betekent in zijn visie dat bewegingen die al gaande zijn, zoals het verplaatsen van de productie of het meer spreiden van voorraadketens, zullen worden versneld door de huidige crisis. Notteboom: ‘De automobieliindustrie bijvoorbeeld kan vaker voor toeleveranciers kiezen die zijn gegroepeerd rond de productielocaties. Ik denk dat het gaat naar clustering.’

Dat kan negatief uitpakken voor een haven als die van Rotterdam, die nu sterk afhankelijk is van China. De containeroverslag is voor rond de 40% toe te rekenen aan de handel met dat land.

‘Maar de beweging naar meer regionale voorraadketens hoeft niet nadelig te zijn’, aldus Notteboom. Rotterdam, en ook zijn grootste concurrent, Antwerpen, kan daar op inspelen door zich meer te richten op kortere verbindingen tussen Europese havens.

3. Zijn er alternatieven voor Rotterdam?
Toch gaat Kuipers ervan uit dat op langere termijn de overslag in Rotterdam de precoronagroeipercentages niet meer zal halen. Dat geldt niet alleen voor containers, maar ook voor de overslag in de kolen- en oliesector.

‘De luchtvaart verwacht pas in 2024 weer op het oude niveau te zitten. Wat doet dat met de productie van kerosine?’ aldus Kuipers. De kans is groot dat er onder Europese raffinaderijen, waarvan er drie grote in Rotterdam staan, een sanering op gang komt.

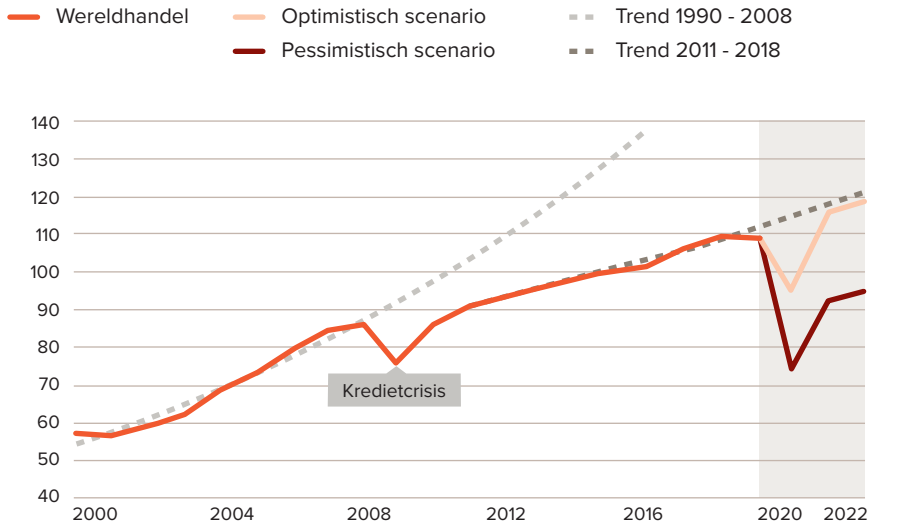
De havenskundige verwacht dat de huidige crisis de energietransitie — de overgang van fossiele naar hernieuwbare energiebronnen — zal versnellen. De Europese Commissie wil haar groene investeringsprogramma van tientallen miljarden euro's koppelen aan de bestrijding van de economische crisis.

‘Voor Rotterdam is het verstandig meer te investeren in een circulaire economie’, aldus Kuipers. De kans op overleving als belangrijk industriecluster wordt naar zijn idee dan aanmerkelijk groter.

Ook ceo Castelein ziet de noodzaak daarvan. Hij riep medio april op tot een versnelling van de investeringen, zoals in de bouw van een waterstofabriek en de aanleg van een pijpleiding voor de afvang en het transport van CO₂ bij de industrie in het havengebied.

Dip in wereldhandel

Volume wereldhandel bij verschillende scenario's, (index, 2015=100)



© FD | Bron: WTO