

## POSITION PAPER CONCURRENTIEPOSITIE HAVEN VAN ROTTERDAM

Door: Larissa van der Lugt, 10 maart 2016

De haven van Rotterdam heeft een mooie positie in het concurrentiële speelveld maar moet tegelijkertijd ook hard werken om deze te behouden en te versterken, om twee belangrijke redenen: De concurrentie is aanwezig, zit niet stil en ontwikkelt en de externe context is aan sterke verandering onderhevig.

### Actuele voorbeelden ontwikkelingen bij de concurrenten

- Antwerpen faciliteert de rederij MSC—en daarmee ook haar alliantiepartner Maersk—in het Deurganckdock waardoor een zeer sterke, dedicated containerhub voor beide reders ontstaat. Tegelijkertijd ontwikkelt Antwerpen het Saeftinghedock waardoor de capaciteit nog eens een extra stimulans krijgt. Tenslotte heeft Antwerpen een strategische samenwerking aangekondigd met Zeebrugge, waardoor de grootste schepen voor Antwerpen ‘virtueel’ in Zeebrugge behandeld kunnen worden. Door deze drie ontwikkelingen neemt de concurrentiepositie van Antwerpen sterk toe.
- Hamburg zet op dit moment sterk in op ‘smartport’ ontwikkeling met investeringen in IT en intelligente infrastructuur om logistieke integratie te bevorderen en efficiënter te maken.

### Externe context ontwikkelingen

In de *externe context* zijn een aantal ontwikkelingen, dat in sommige gevallen vrij snel gaat en dat op langere termijn grote impact kan hebben op de concurrentiepositie

- Energy. Druk vanuit klimaat beheersing op de traditionele fossiele energieproductie die zowel in havens gevestigd is als traditioneel grote goederenstromen oplevert
- Aardolie & chemie. Door afnemende groei in China en tegelijkertijd een grote extra productiecapaciteit in de VS en het Midden en Verre Oosten ontstaat een sterke druk op prijzen in de chemie, waardoor de concurrentiepositie van de productielocaties met de hoogste kosten—waaronder Rotterdam—verslechtert, investeringen zullen gaan achterblijven en zelfs bedrijfssluitingen kunnen gaan
- Verschuivend Achterland. Er vindt een relatief sterke groei plaats in Oost-Europa en een afnemende groei in het traditionele achterland van de haven, Nederland en Duitsland. In Oost-Europa wordt veel geïnvesteerd in logistiek vastgoed, waardoor de sterke wederuitvoerpositie in ons land groei mist (vooral geconcentreerd in de vele Europese Distributiecentra in ons land). Voor deze groeimarkten liggen de Noord-Duitse en Poolse havens geografisch gunstiger. Willen de Delta havens (Rdam en Antwerpen) hier hun positie behouden/versterken dan komt het op de achterlandverbindingen aan. Schaal, frequentie en efficiëntie kan dan een langere afstand compenseren. Dit vraagt om de nodige bundeling, synchromodale oplossingen, informatie integratie en wellicht op samenwerking tussen de Delta havens specifiek op dit gebied.
- Investeringsactiviteiten China in Zuid Europe (als onderdeel van de New Maritime Silk Road). In absolute zin is de groei wellicht nog niet groot, maar er ontstaan nieuwe ruimtelijke patronen, mede versterkt door rechtstreekse spoorverbindingen uit China.
- Lange termijn impact logistieke innovaties. In de logistiek gaat men steeds meer over tot strategieën die om minder containers vragen:
  - Near-sourcing: in plaats van in China produceren, produceren vanuit Oost-Europa, Portugal (Sines!!), Turkije. Minder deepsea containers: distributie Europese markt niet meer vanuit Nederland.
  - 3D-printing; in plaats van productie in China, eigen productie door de consument (“prosumers” in het jargon van hedendaagse goeroes) of in de printshop om de hoek. Dus minder eindproducten in deepsea-containers, eventueel wel grondstoffen
  - Circulaire economie; in plaats van nieuwe producten importeren uit China, door onderhoud en hergebruik zo lang mogelijk met bestaande producten doen. “Nieuwe” kopieerapparaten bestaan al voor 60-70 procent uit oude onderdelen. Ook dit vraagt minder deepseacontainers.
  - Deeleconomie; in plaats van allemaal een eigen auto, samen een auto delen. De toekomstige jeugd wil wellicht geen eigen auto meer. Denk aan uitingen als Uber, Airbnb, etc. Veel minder productie, veel minder internationale toelieferingen en dus ook minder containerstromen
- Schaalvergroting in de scheepvaart. Containerrederijen investeren nog steeds in steeds grotere schepen vanuit schaalvoordelen. De omringende havens hebben meer moeite deze schepen te accommoderen. Rotterdam heeft een gunstige uitgangspositie voor deze grote schepen.

## Handelingsperspectief

Het bewaken van concurrentiepositie betekent het goed inzetten van de aanwezige sterke kanten van de haven en het tijdig ontwikkelen van nieuwe segmenten die de huidige segmenten mogelijk gaan vervangen.

1. Rotterdam moet haar sterke kanten goed benutten:

- Tweede Maasvlakte. De nieuwe terminals op de Tweede Maasvlakte zetten een nieuwe standaard in duurzame containerbehandeling, zeker in combinatie met een LNG-gebruikende binnenvaart, en weten daarnaast een zeer sterke productiviteit te realiseren door de gerobotiseerde technologie.
- Synchromodale revolutie. Ontwikkeling van synchromodale dienstverlening naar het achterland en een aan Rotterdam gelinked netwerk van extended Gates. Voor de groeimarkten (meer richting Oosten) liggen de Noord-Duitse en Poolse havens geografisch gunstiger. Willen de Delta havens (Rdam en Antwerpen) hier hun positie behouden/versterken dan komt het op de achterlandverbindingen aan. Schaal en frequentie kan dan een langere afstand compenseren. Dit vraagt om de nodige bundeling en wellicht op samenwerking tussen de Delta havens specifiek op dit gebied. Spoor blijft een issue, maar op de lange termijn wordt dit wellicht ingehaald door de nieuwe technieken van onbemand en elektrisch rijden)

2. Rotterdam kan zich versterken door het tijdig ontwikkelen van nieuwe segmenten en realiseren van de nodige transities:

- *Derde industriële revolutie*. Rotterdam weet als eerste haven in de Hamburg-Le Havre range te profiteren van de nieuwe technologie gerelateerd aan het Internet of Things en het Physical Internet. Juist daardoor weet het geavanceerde logistieke bedrijvigheid aan de haven te verbinden. Tevens profiteert Rotterdam van het energie-internet door de verbinding met grootschalige windparken. Rotterdam ontwikkelt zich daarmee tot belangrijk 'switching point' in de duurzame Europese energienetwerken.
- *Biobased economy*. Rotterdam bouwt actief aan de ontwikkeling van een omvangrijke biobased productiecapaciteit. De geïnitieerde aanwezige bio-raffinage capaciteit lokt vervolgens omvangrijke investeringen in biochemie uit en in andere toepassingen uit de biobased waardeketen.
- *Rotterdam Maritime Services Community*. De ontwikkeling van hoogwaardige stedelijke dienstverlening komt in een stroomversnelling door de ontwikkeling van Rotterdam als aantrekkelijke stad en het verder faciliteren van deze bedrijven: veel dienstverleners trekken naar Rotterdam

## Speelveld en Noodzaak Europese Havenverordening

Dit betreft het 'level playing field' van de Europese zeehavens. Ja, er zijn verschillen -zie de onderzoeken betreffend Level Playing Field en onderzoek toezicht – inspectiekosten. En ja, vanuit economisch perspectief wil je het principe dat de gebruiker volledig voor de kosten betaalt wel doorvoeren: alleen dan krijg je de juiste allocatie van middelen die bijdraagt aan een efficiënt en effectief haven- en transportsysteem. Maar het gaat hier eerder om de mogelijkheid dan de wenselijkheid om dit te realiseren: in hoeverre gaan de betrokken partijen werkelijk akkoord? De discussie moet dan eerder gevoerd worden vanuit integraal economisch perspectief, de vraag adresserend: hoe krijgen we het Europees haven systeem tot een optimaal systeem. Alleen als het Europees perspectief wordt gekozen en het erom gaat: 'vaart het juiste schip met lading naar de juiste haven?' kun je stappen zetten. Als de discussie gevoerd wordt vanuit de individuele staten en meer vanuit een eerlijkhedenbeginsel zal het moeilijk tot een overeenkomst komen.