
TON & TEU

HARRY GEERLINGS, HAVENHOGLERAAR
geerlings@essb.eur.nl



Happy Hamburg

In de Rotterdamse havengemeenschap wordt vaak met enig dedain geoordeeld over de haven van Hamburg. Daarbij wordt gerefereerd aan de geringere overslag (14,5 miljoen versus 8,7 miljoen teu), de bescheiden winstgevendheid, de onmogelijkheid om uit te breiden en vooral de afhankelijkheid van de getijdenrivier Elbe, waardoor de grootste schepen Hamburg niet meer volgeladen kunnen aandoen.

Is deze opvatting terecht? Ik ben al jaren een geheel andere opvatting toegedaan. De Duitse haven is de facto een geduchte concurrent die Rotterdam op meerdere fronten de loef afsteekt. Sterker nog, het Rotterdamse havenbeleid werkt onbewust het succes van Hamburg. Hoe kom ik hiertoe? Rotterdam is verreweg de grootste haven van West-Europa. De begrippen ton&teu, de titel van deze rubriek, zijn helemaal van toepassing op de containersector in de Rotterdamse haven. Rotterdam probeert deze koppositie vast te houden door onder meer haar tariefstructuur. Als een containerschip uit China op één call 2 keer Rotterdam aandoet krijgt zij voor het tweede bezoek maar liefst 75% korting op het havengeld. Daarmee handhaaft Rotterdam zich met glans haar koppositie. Daarom karakteriseer ik Rotterdam graag als een 'volume'-haven.

De haven van Hamburg is een heel ander verhaal. De containeroverslag groeit daar niet alleen weer gestaag, men weet ook met succes beter betalende lading aan te trekken. De Duitse haven kan worden gezien als dé haven van producerend Duitsland met een achterland van Ruhrgebied tot Beieren. Dat heeft te maken met haar historie (Hanzestad) en de huidige economische structuur van Duitsland. Die Hanze-traditie staat voor een hechte samenwerkingsstructuur, waarbij overheid en ondernemers gezamenlijk optrekken. Dit geldt nog steeds: Duitse reders, de containerterminals en de deelstaat Hamburg vormen één geheel waar moeilijk is tussen te komen. Het stadswapen van Hamburg is daarbij ook veelzeggend: een losstaande toren met kantelen en een gesloten deur: dat is Hamburg.

Doordat Rotterdam een volume-haven is, is zij als beste in staat om snel en efficiënt schepen te behandelen en doen reders graag Rotterdam aan. Maar vaak is de haven slechts een noodzakelijke tussenbestemming voor reders: Hamburg is veel interessanter, want daar valt de waardevolle lading te halen. We zien daardoor steeds vaker dat volle schepen vanuit Azië eerst Rotterdam aandoen, de lading

aftoppen, om vervolgens met geringere diepgang naar Hamburg te varen. En omdat de toegang afhankelijk is van de getijdenrivier, ervaren de Rotterdamse terminals vaak een enorme druk van de reders: het hoogwater in Hamburg mag immers niet worden gemist. Dat proces heeft er ook voor gezorgd dat de MSC Zoë dit jaar op weg naar Bremen uit vrees om haar tijdslot te missen een kortere en meer ondiepe weg koos langs de Waddeneilanden, met alle gevolgen van dien.

Komt een schip vervolgens terug uit Hamburg, dan doet het vaak voor de tweede keer Rotterdam aan. Maar met als reden 'opgetopt' te worden met lege containers voor China. De import-export balans in Hamburg is 100% vol in, 100% vol uit, voor Rotterdam is die balans 100-85. Hiermee blijft Rotterdam in aantal teu inderdaad de grootste, maar de tariefstructuur leidt tot forse nadelen op de terminals (inefficiënte handelingen en kadegebruik met weinig toegevoegde waarde). In Hamburg (en inmiddels ook Gdansk) kan men zich door de getijden verheugen op een constante stroom van schepen, waarvan de containers al zijn uitgesorteerd in Rotterdam.

De Stadstaat Hamburg is de eigenaar van de haven en heeft grote belangen in de terminals en de topmensen werken, in lijn met de Hanze-traditie, nog steeds op basis van persoonlijke contacten en vertrouwen. Hamburg heeft tevens een hoog gemiddeld inkomen per hoofd van de bevolking (24.000 euro), terwijl 37% van de bevolking een hogere opleiding heeft genoten. In Rotterdam ligt dat gemiddelde inkomen op 17.000 euro en heeft 27% van de bevolking een HBO-opleiding of hoger.

Concluderend kan worden gesteld dat binnen het verdienmodel van Rotterdam de terminals veel meer inzet moeten leveren. Het gezegde 'hard voor weinig, maar nooit sacherijnig' gaat hier deels zeker op voor Rotterdam. Dat zou anders kunnen, maar het begint met de erkenning dat Hamburg het gewoon, ondanks haar slechte uitgangspositie, goed doet.