

SHORTSEA- VOORTGANG VANDAAG

Walter Gysels

Na meer dan 10 jaar intensieve promotie vanuit de Europese Commissie (EC) via haar MIF (maritime industries forum) en de onderafdeling SSS (shortsea shipping) enerzijds en de lokale initiatieven - wij noemen PSV (promotie shortsea Vlaanderen) en de local focus points - anderzijds, zit de shortsea shipping in de lift. De gespecialiseerde pers zoals de Antwerpse Lloyd en DVZ hebben er actief toe bijgedragen. Internationale conferenties en tal van organisaties moesten de verladers ervan overtuigen dat de bezwaren zoals de JIT (just in time delivery), de afvaartfrequenties en de kostprijs over het algemeen opgeheven zijn, abstractie gemaakt van sommige documentaire en douaneperikelen. Dat alles vertaalt zich in een bestendige opgang zodat de shortsea in de Belgische havens vandaag 42,5% vertegenwoordigt van al de havenactiviteiten. Wij zullen het hier speciaal hebben over de container, containerschepen en Ro/Ro en stuiten meteen op een te verhelpen lacune: er bestaan praktisch geen gegevens over het percentage dat de intra-Europese trafiek in het totale pakket vertegenwoordigt.

WAT NU MET DE VOORTGANG VANDAAG?

Hierbij de omschrijving van Shortsea zoals ze door de EC wordt geformuleerd en algemeen aanvaard. "Shortsea means the movement of cargo and passengers by sea between ports situated in geographical Europe or between those ports situated in non-european countries having a coastline on the enclosed seas bordering Europe." (ex database <http://www.shortsea.be>)

1. Internalisatie van externe kosten?

Dit houdt in dat de gebruiker betaalt. Dit is niet het geval voor het wegtransport en zeker niet voor de meer dan 10.000 vrachtwagens die non-stop tussen Meer en Rekkem wekelijks ons land doorkruisen. Frankrijk en Spanje hebben hun péagesysteem en Duitsland zal na een voorstudie van drie jaar eind augustus 2003 officieel met medeweten van de EC (Mevrouw di Palacio) een gesofistikeerd tol-elektronisch systeem in voege brengen a rato van gemiddeld 15 eurocent per km voor iedere vrachtwagen boven de 12 T (het eurovignet vervalt). Ongeveer 30% hetzij 0,9 miljard euro (verwachte opbrengst tussen 2003 en 2007) zal besteed worden aan de binnenvaart en de shortsea. Door deze maatregel die niet de vervoerder maar wel degelijk de opdrachtgever beoogt, hoopt men dat 15% van de trafiek wordt afgevoerd naar zee! Het is duidelijk dat men de lange afstand en doorvoertrafiek naar de Ro/Ro wil verhalen... WAAROM WIJ NIET?

2. Toetreding van 10 landen tot de E.U. Wie doet wat in de transportsector?

Gezien de intra-Europese trafiek gevoelig zal stijgen en daaraan gekoppeld een vereenvoudiging van de douaneformaliteiten is te verwachten, wordt een van de opmerkingen van de verladers weggenomen en moet de shortsea er bij winnen mits een tien jaar lang laborieus opgebouwde promotie in de huidige EU aldaar in record tempo wordt geactualiseerd. Volgens het World Mobility Forum zijn wij absoluut niet voorbereid op de openheid naar het oosten; dit geldt ook voor het Europese oosten. 30% verhoging van onze trafiek zal anders onze files nog aandikken.

3. Sensibilisatie van de publieke opinie

De gespecialiseerde pers wordt in de maritieme middens gelezen en geapprecieerd maar het gebeurt zelden dat een belangrijk artikel wordt overgenomen door de traditionele pers. Het is trouwens treffend hoe weinig ze geïnteresseerd is ofwel de gekwalificeerde journalist ontbeert. Het gevolg is dat heel wat politici, ook van het kernkabinet, het horen donderen... Moeten wij daar aan verhelpen en zo ja, hoe?

4. De Havens

In Antwerpen is de feedertrafiek in 2002 gestegen tot 40,3% van de globale trafiek in container, hetzij 1,91 miljoen T (daarvan is 1 miljoen T van schip tot schip). Is het systeem gehanteerd te Rotterdam, waar de overslag en de doorvoer van de intra-Europese trafiek wordt gecentraliseerd in één havendok te verkiezen boven directe overslag of next-to zoals in onze havens? Aan U het woord en vooral aan de goederenbehandelaars.

5. De Schepen en de nieuwbouw

Op dit ogenblik bestaat de shortsea nog voor een groot deel uit schepen variërend tussen 100 en 600 teu capaciteit maar al sinds een paar jaar doet zich het fenomeen van de schaalvergroting voor. Het gaat om schepen van 1000, 1500 tot 3000 teu die de diepzeehubhavens zoals Algeciras aanlopen en dan verder een feederfunctie aanvaarden en meteen openstaan aanvullende common feederboxen te aanvaarden tot en met havens in Scandinavië. Het kan maar de frequentie van de afvaarten vergroten. Ook MSC gebruikt Antwerpen als hubhaven.

6. Kruiplijnkusters (sea-river coasters)

Zij beantwoorden onmiddellijk aan het principe quay-to-quay met één (online) document en passen duidelijk in de strategie van zowel promotie "motorway

of the sea” als bij de creatie van een “european shortsea network”. Ook begripen als CT (combined transport) en modal shift komen beter tot hun recht. Er zijn naar schatting 500 à 600 die in aanmerking komen. Zij vertegenwoordigen reeds een miljoen T op de Rijndelta en zouden met 2/3 lagen aan dek veelvuldiger Luik via het Albertkanaal kunnen aanlopen met een minder verkeer op de E313 als gevolg, moesten bepaalde infrastructuurwerken een absolute prioriteit krijgen (dixit Mevrouw Simonet, Directeur-generaal van de Haven van Luik).

7. Nieuwbouw

Is en blijft absoluut noodzakelijk zowel wat betreft structuur als snelheid en moet eens te meer de zo belangrijke “frequentie van de afvaarten” verhogen.

Slotsom

Eventuele ontbrekende items komen hier aan bod

Er is geen twijfel dat de E.C. alles in het werk stelt tot promotie via grootse initiatieven zoals ESN, MARCO POLO, etc... maar is dit genoeg vandaag?

Promotie van shortsea maakt normaliter deel uit van een algehele marketingstrategie en moet uiteraard blijven maar is het niet zo dat we verder en daadwerkelijker moeten ageren zoals hierboven aangehaald?

Tekstueel uit de site shortsea.com: “Unless we radically change the way in which we get around, traffic jams will lead to citywide suffocation on the next decade”

Wij wensen veel succes toe aan Shortsea 2003 a European Conference and Exhibition gehouden te Brugge op 15-16 oktober. Misschien kunnen er een paar besluitvormingen uit deze gedachte-uitwisseling ter discussie voorgelegd worden.

Bronnen

- Gesprekken met “Promotie Shortsea Vlaanderen” en “Portlink” een in Antwerpen opererende shortsea containerline
- Antwerpse Lloyd
- DVZ (Deutsche Verkehrszeitung)
- De binnenvaartkrant
- Containerisation international e.a.

Vergadering Koninklijke Belgische Marine Academie- Afdeling Zee- & binnenscheepvaartrecht en Economie op woensdag 30 april 2003

