



VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

JAARLIJKS RAPPORT OVER DE PERSPECTIEVEN INZAKE DE HAVENONTWIKKELING

Brussel, 21 mei 1997



Jozef II-straat 12-16
1000 Brussel
Tel. : (02) 217 07 45
Fax : (02) 217 70 08
E-mail : serv@serv.be

RB

22/7/1997

JPM/hw/Rapport/blijven

VL/AZ/COM

Rita Bertens

059/55.29.11 of 059/55.29.10

1

dhr. E. Poelvoorde

secretaris

Vlaamse Havencommissie - SERV

Jozef II-straat, 12-16

1000 Brussel

MINUUT

ex. dos.

23 juli 1997

Betreft : jaarverslag Vlaamse Havencommissie.

Geachte heer Poelvoorde,

Ik dank u van harte voor het toesturen van het Jaarverslag 1996 van de Vlaamse Havencommissie en het "Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake havenontwikkeling.

Deze documenten geven een goed overzicht van de activiteiten van de Vlaamse Havens en hun toekomst en zijn dus zeer nuttig in het kader van mijn opdracht als afdelingshoofd.

Mag ik evenwel uw aandacht er op vestigen dat binnen de Administratie Waterwegen en Zeewezen, de afdelingen van het Zeewezen gereorganiseerd werden vanaf 1 mei 1997.

Als bijlage bezorg ik u een folder "Het nieuwe Zeewezen" waarin één en ander verduidelijkt wordt.

Mocht u nog bijkomende vragen hebben kunt u gerust contact opnemen met mij of met mijn diensten op bovenvermeld rechtstreeks nummer.


ir. Erik Blomme
afdelingshoofd
Afdeling Vloot 



Brussel, 22 juli 1997
JPM/hw/Rapport/blijven

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

Aan de Heer E. BLOMME
Directeur-Ingenieur
Administratie Waterwegen en Zeewezen
Afdeling Zeewezen
Sir Winston Churchillkaai 2

8400 OOSTENDE

R. Bektin
afel. wijziging
ss
metake

Geachte Heer,

Betreft : Jaarverslag Vlaamse Havencommissie
Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling

Bijgevoegd vindt U het Jaarverslag 1996 van de Vlaamse Havencommissie en het "Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling".

Met de meeste hoogachting,

E. Poelvoorde,
Secretaris Vlaamse
Havencommissie.



144912

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

JAARLIJKS RAPPORT OVER DE PERSPECTIEVEN INZAKE DE HAVENONTWIKKELING

Brussel, 21 mei 1997

Jozef II-straat 12-16
1000 Brussel
Tel. : (02) 217 07 45
Fax : (02) 217 70 08
E-mail : serv@serv.be

D/1997/4665/20

drukkerij **poot** - de Vriërestraat 69-71 - 1020 Brussel

Inhoud

Inleiding	5
0.1 Doel van dit rapport	5
0.2 Afbakening van het werkterrein	5
0.3 Indeling van dit rapport	8
 Hoofdstuk 1:	
Positionering van de Vlaamse havens tegenover de belangrijkste concurrerende havens	9
1.1 Inleiding	9
1.2 Gebruikte basisgegevens en de wijze waarop de cijfergegevens worden voorgesteld	10
1.3 Evoluties in de trafieken van de havens van de Le Havre-Hamburg range	11
 Hoofdstuk 2:	
Droge massagoederen in de Vlaamse havens	21
2.1 Droge massagoederen: algemeen	21
2.1.1 Omschrijving	21
2.1.2 Evoluties in de trafiek van droge massagoederen	22
2.2 Ertsen	28
2.2.1 Huidige situatie	28
2.2.2 Toekomstverwachtingen	31
2.3 Kolen	34
2.3.1 Huidige situatie	34
2.3.2 Toekomstverwachtingen	39
2.4 Granen en derivaten	42
2.4.1 Huidige situatie	42
2.4.2 Toekomstverwachtingen	45
2.5 Meststoffen in massagoedbehandeling	45
2.5.1 Huidige situatie	45
2.5.2 Toekomstverwachtingen	47
 Hoofdstuk 3:	
Vloeibare massagoederen in de Vlaamse havens	49
3.1 Vloeibare massagoederen: omschrijving	49
3.2 Evoluties in de trafiek van vloeibare massagoederen	49
3.3 Aardolie en aardolieproducten	56
3.3.1 Huidige situatie	56
3.3.2 Toekomstverwachtingen	61
 Hoofdstuk 4:	
Containers in de Vlaamse havens	63
4.1 Containers: omschrijving	63
4.2 Evoluties in het containerverkeer	64
4.2.1 Op wereldniveau	64
4.2.2 Op het niveau van de Vlaamse havens en de Le Havre-Hamburg	66

4.3	Herkomsten en bestemmingen van gecontaineriseerde goederen	73
4.3.1	<i>De haven van Antwerpen</i>	75
4.3.2	<i>De haven van Zeebrugge</i>	76
4.4	Evoluties in de organisatie van het internationale containervervoer	76
4.4.1	<i>Conferenties</i>	76
4.4.2	<i>Consortia</i>	77
4.5	Toekomstverwachtingen	78

Hoofdstuk 5:

	Conventionele stukgoederen en roll-on-roll-off in de Vlaamse havens	83
5.1	Conventionele stukgoederen en ro/ro: omschrijving	83
5.2	Evoluties in de trafiek van conventionele stukgoederen en ro/ro	84
5.3	Roll-on-roll-off: Kanaalverkeer	90
5.3.1	<i>Huidige situatie</i>	90
5.3.2	<i>De Kanaaltunnel</i>	95
5.3.3	<i>Toekomstverwachtingen</i>	98
5.4	Roll-on-roll-off: maritiem vervoer van auto's	99
5.4.1	<i>Huidige situatie</i>	99
5.4.2	<i>Toekomstverwachtingen</i>	102
5.5	Overig roll-on-roll-off verkeer	102
5.5.1	<i>Huidige situatie</i>	102
5.5.2	<i>Toekomstverwachtingen</i>	103
5.6	Conventionele stukgoederen	103

Hoofdstuk 6:

	De Vlaamse havens afzonderlijk: trafiekstructuur en strategie	105
6.1	Inleiding	105
6.2	De haven van Antwerpen	105
6.3	De haven van Gent	108
6.4	De haven van Zeebrugge	112
6.5	De haven van Oostende	114

Hoofdstuk 7:

	Conclusies	117
7.1	Resultaten van de prognose	117
7.1.1	<i>De totale trafiek zal toenemen</i>	117
7.1.2	<i>De trafiekstructuur zal veranderen</i>	119
7.1.3	<i>De prognoses liggen lager dan in het vorige rapport</i>	121
7.2	Conclusies	121
7.2.1	<i>Sommige havens groeien sneller dan andere</i>	122
7.2.2	<i>Sommige trafiekstromen zullen niet meer groeien of zelfs afnemen</i>	122
7.2.3	<i>Sommige ontwikkelingen kunnen moeilijk gevat worden in een analyse die vooral of hoofdzakelijk op trafiekontwikkeling gebaseerd is</i>	122

0.1 Doel van dit rapport

De Vlaamse Havencommissie heeft sinds haar oprichting in 1989 over een groot aantal investeringsprojecten geadviseerd. Tevens heeft de Commissie een aantal adviezen of aanbevelingen geformuleerd die dieper ingingen op de adviseringsprocedure, de financieringsmodaliteiten of de inhoudelijke kenmerken van investeringsdossiers¹. In elk van deze adviezen of aanbevelingen werd sterk de nadruk gelegd op het belang van de marktomgeving. Sedert de oprichting van de Havencommissie neemt de marktomgeving een steeds belangrijker deel in van de argumentatie om een bepaald haveninvesteringsproject al dan niet uit te voeren. Ook de bestaande financieringssystemen voor haveninfrastructuur worden dikwijls verdedigd op basis van het streven naar het behoud of de verbetering van de concurrentiepositie (dit terwijl de concurrentie steeds scherper wordt in de meeste marktsegmenten). Het "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" werd in 1994 voor de eerste keer gemaakt in de marge van één van de genoemde adviezen. Ondertussen is het rapport toe aan de derde editie en heeft het een iets zelfstandiger karakter gekregen.

Dit rapport probeert meer inzicht te geven in de historische, huidige en toekomstige ontwikkeling van de haventrafieken. Daarbij wordt beoogd om algemene tendensen aan te duiden en aan te geven van welke marktsegmenten we in de toekomst veel mogen verwachten én voor welke goederengroepen de toekomst er iets somberder uitziet. Deze informatie dient als referentiekader voor beslissingen op beleidsniveau over investeringsprojecten die zich in het havengebied bevinden of die rechtstreeks of onrechtstreeks ten dienste staan van een vlotte en rendabele afwikkeling van maritieme trafieken. Op zich zouden deze projecten steeds rechtstreeks of onrechtstreeks tot doel moeten hebben om de welvaart in Vlaanderen te bevorderen door ervoor te zorgen dat de concurrentiekracht van de Vlaamse havens op zijn minst wordt behouden. Dit rapport schetst de *algemene tendensen* waarmee we rekening zouden moeten houden. De meer specifieke strategische informatie wordt verzameld voor en tijdens de ontwikkeling van de projectdossiers en komt in dit rapport dus niet aan bod. In feite probeert dit rapport via het aanbieden van correcte algemene informatie bij te dragen tot een havenbeleid waarin de juiste strategische keuzen worden gemaakt en waarbij de potentialiteiten van de Vlaamse havens ten volle worden benut.

0.2 Afbakening van het werkterrein

Zeehavens zijn complex en een bespreking van de toekomstperspectieven ervan vergt een zeer uitgebreid rapport dat de zeer talrijke aspecten van het havengebeuren zou moeten belichten. In dit rapport is het onmogelijk om alle aspecten te belichten. Daarom wordt het werkterrein als volgt afgebakend:

¹ Zie onder meer de volgende adviezen/aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie:
- Advies met betrekking tot de richtlijnen voor de economische evaluatie van havenprojecten (1990);
- De voorbereiding van het haveninvesteringsbeleid in de toekomst: een nieuw concept (1994);
- Aanbeveling over de financiering van haveninvesteringen (1996).

a. Havenprestaties worden gemeten in ton

De grootte of de *prestatie* van een haven wordt meestal automatisch geassocieerd met het aantal metrieke ton die in het laatste jaar werden aan- en afgevoerd door de zeeschepen die de betreffende haven hebben aangelopen. Dit rapport beperkt zich tot deze “vereenvoudigde” zienswijze.

Het is immers verdedigbaar te stellen dat het een eerste vereiste is om een inzicht te krijgen in de aard en de grootteorde van de vraag naar de behandeling van goederen in de havens. M.a.w. de eerste vraag die gesteld moet worden is: “Welke goederen mogen we in de toekomst verwachten en hoeveel (in ton uitgedrukt)?” Pas in een tweede stap moet nagegaan worden of en wanneer er tekorten aan bepaalde capaciteiten kunnen ontstaan (dus een onderzoek van het *aanbod* van capaciteit). In verdere stappen moeten verschillende alternatieve oplossingen voor de eventuele capaciteitstekorten worden onderzocht op hun waarde. De criteria die daarbij kunnen worden gehanteerd zijn onder meer: werkgelegenheid, toegevoegde waarde, terugvloeit naar de overheid, milieuvriendelijkheid, veiligheid, kostprijs, aspecten van ruimtelijke ordening, mobiliteit, enz. Dit rapport probeert uitsluitend om een bijdrage te leveren voor de eerste stap, nl. het verkrijgen van inzicht in de vraag naar de goederenbehandeling in de Vlaamse zeehavens. Voor een algemeen situerend onderzoek van de vraag naar goederenbehandeling is het uitdrukken van havenresultaten in “ton” het meest aangewezen.

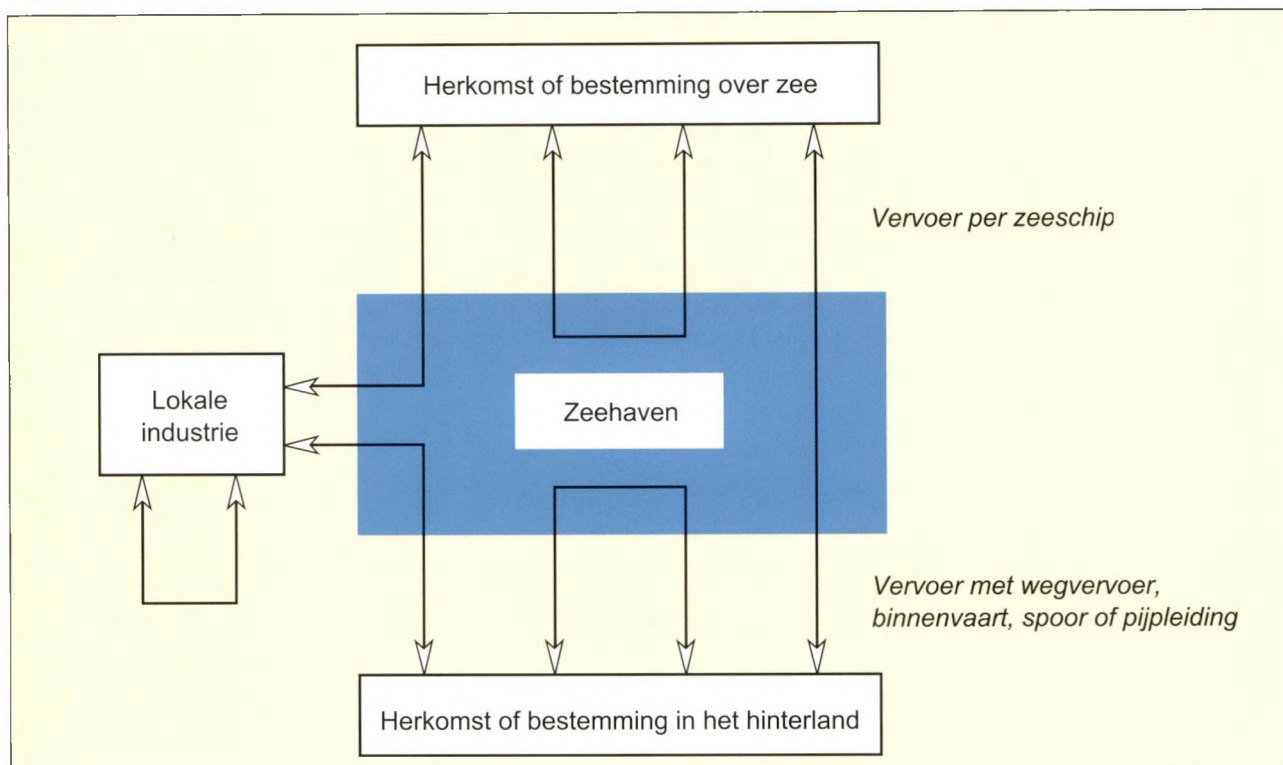
De gegevens over toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen worden voor de havens onder meer verzameld en in kaart gebracht door de Nationale Bank van België. Reeds verscheidene jaren worden studies dienaangaande uitgevoerd voor de havens van Antwerpen en Gent. Een analoge studie is recentelijk ook gemaakt voor de haven van Oostende en ook voor de haven van Zeebrugge is een dergelijke studie in uitvoering. In de loop van de tweede helft van 1997 zullen bijgevolg vergelijkbare studies over toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen beschikbaar zijn voor de vier Vlaamse havens. De Vlaamse Havencommissie is van plan om deze studies te bespreken en de resultaten van deze besprekingen in een rapport of aanbeveling onder te brengen. Ook dit is een argument om in dit rapport de aandacht te concentreren op de “tonnen”.

b. Enkel het maritieme vervoer in de haven wordt in beschouwing genomen

Als men spreekt over haventrafieken dan worden meestal enkel de *maritieme* trafieken bedoeld, dus de goederen die *per zeeschip* van en naar de haven worden vervoerd. Eigenlijk is dit een sterke onderschatting van de overslagactiviteiten in de havens. Er zijn immers meer vervoersstromen die in de haven vertrekken en aankomen. De mogelijke stromen worden weergegeven in figuur 0.1. Deze figuur geeft aan dat de maritieme trafiek moet verhoogd worden met de hinterlandtrafieken en de trafieken van en naar de lokale industrie² om het totale volume aan in de havenzone vervoerde goederen te kennen. Dit rapport beperkt zich echter tot het behandelen van de vervoersstromen *per zeeschip*.

² Het belang van de industriële functie is verschillend van haven tot haven. In Antwerpen en Gent is de industrie erg belangrijk (ingenomen oppervlakte, trafiekgeneratie, toegevoegde waarde, werkgelegenheid, investeringen, ...). In Zeebrugge en Oostende speelt de industrie in verhouding een veel minder belangrijke rol.

Figuur 0.1: Vervoersstromen van en naar een zeehaven



c. De Vlaamse havens worden gesitueerd binnen de Le Havre-Hamburg range

De Le Havre-Hamburg range bestaat in principe uit de belangrijkste havens in het geografische gebied dat wordt begrensd door de havens van Hamburg en Le Havre. Hiertoe worden in de regel de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Duinkerke, Le Havre, Bremen en Hamburg gerekend³. In dit rapport wordt dit lijstje aangevuld met de haven van Oostende, aangezien deze haven binnen het advies- en onderzoeksdomein van de Vlaamse Havencommissie valt. Binnen het geografische gebied dat tussen Le Havre en Hamburg gelegen is, zijn er echter veel meer havens. Het gaat om tientallen havens waarvan er een aantal niet zonder belang zijn en die bijgevolg ook tot de concurrenten van de Vlaamse havens mogen gerekend worden. Enkele voorbeelden: de haven van Calais is belangrijk op het gebied van ro/ro-verkeer en is een rechtstreekse concurrent voor Zeebrugge. Terneuzen en Vlissingen concurreren mee in een aantal marktsegmenten waarin ook Gent en Antwerpen werkzaam zijn (bijvoorbeeld woudproducten, fruit en staalproducten), de haven van Rouen is een beduchte concurrent van de haven van Gent als het gaat om agribulk, enz. In het eerste hoofdstuk van het vorige "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" (december 1995) werd hierop al dieper ingegaan door de klassieke Le Havre-Hamburg range uit te breiden naar een ruimere groep van havens (en afhankelijk van het bestudeerde marktsegment). In het huidige rapport wordt de analyse over het algemeen beperkt tot de Le Havre-Hamburg range zoals eerder in deze paragraaf werd gedefinieerd.

³ Zie ook figuur 1.1 in hoofdstuk 1, waarin de havens van de Le Havre-Hamburg range op een kaart worden aangeduid.

0.3 Indeling van dit rapport

Het *eerste hoofdstuk* in dit rapport geeft een inzicht in de omvang en de evolutie van de totale trafiek in de havens van de Le Havre-Hamburg range. De *hoofdstukken 2 tot en met 5* behandelen elk respectievelijk de toekomstperspectieven van de droge massagoederen, de vloeibare massagoederen, de containers en de overige stukgoederen (met inbegrip van roll-on-roll-off). *Hoofdstuk 6* gaat iets dieper in op de typische kenmerken die de Vlaamse havens elk afzonderlijk hebben en wat de gevolgen zijn van de in de eerdere hoofdstukken geschetste toekomstperspectieven. *Hoofdstuk 7* tenslotte zet de belangrijkste gegevens op een rij en probeert de beleidsimplicaties van de gemaakte analyse in te schatten.

Hoofdstuk 1: positionering van de Vlaamse havens tegenover de belangrijkste concurrerende havens

1.1 Inleiding

De havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende nemen in de Le Havre-Hamburg range bijna een kwart van het maritieme havenverkeer voor hun rekening. In de periode 1980-1996 is het marktaandeel van de Vlaamse havens toegenomen van 18,9 % tot 23,5 %. Het marktaandeel van de Vlaamse havens lag in 1994 echter nog op 24,9 %, wat aangeeft dat het steeds toenemende marktaandeel geen "verworvenheid" is.

In dit hoofdstuk zal de historische en de huidige positie van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range worden onderzocht. Het is daarbij de bedoeling om een beter inzicht te krijgen in de marktpositie van de havens in de Le Havre-Hamburg range. Een belangrijke vraag die zou moeten beantwoord worden is of het lagere marktaandeel van de Vlaamse havens in 1995 en 1996 een toevallige fluctuatie is, of integendeel het einde van een periode die wordt gekenmerkt door een toenemend aandeel in een groeiende markt.

In dit hoofdstuk wordt een beknopte analyse uitgevoerd van de evolutie van de positie van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range. In het vorige Jaarlijks Rapport van de Vlaamse Havencommissie (december 1995) werd de nadruk gelegd op het geografische aspect van de positie van de Vlaamse havens. Daarvoor werd de positie van de Vlaamse havens bepaald in een range die veel ruimer is dan de Le Havre-Hamburg range. In dit hoofdstuk wordt eerder de nadruk gelegd op het aspect "evolutie", en daarom wordt de positie van de Vlaamse havens bestudeerd over de periode 1980-1996. Geografisch gezien wordt de analyse beperkt tot de klassieke Le Havre-Hamburg range⁴. In dit eerste hoofdstuk wordt de totale trafiek van de verschillende havens geanalyseerd. In de volgende hoofdstukken wordt een analoog overzicht gegeven voor de droge massagoederen, de vloeibare massagoederen, de containers en de overige stukgoederen (incl. ro/ro). In figuur 1.1 worden de havens van de Le Havre-Hamburg range aangeduid op een kaart.

⁴ Bestaande uit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerke en Le Havre. Oostende hoort in deze reeks in principe niet thuis, doch werd toegevoegd omwille van het feit dat de haven van Oostende steeds tot het studiegebied van de Vlaamse Havencommissie wordt gerekend.

Figuur 1.1: de Le Havre-Hamburg range



1.2 Gebruikte basisgegevens en de wijze waarop de cijfergegevens worden voorgesteld

De analyse is gebaseerd op cijfergegevens die door de havenbesturen en - wat de Vlaamse havens betreft - in het Jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie worden gepubliceerd. Voor de havens van de Le Havre-Hamburg range zijn deze gegevens vergelijkbaar. De volgende tabellen en grafieken worden gebruikt om de cijfergegevens voor te stellen:

- Een tabel met daarin tijdreeksen voor de periode 1980-1996 voor de trafieken van de havens van de Le Havre-Hamburg range, gegroepeerd naar de landen waarin de havens gelegen zijn (zie tabel 1.1). Voor elk van de havens/havengroepen wordt de gemiddelde jaarlijkse groei (in %) berekend voor de tijdvakken 1980-1985, 1986-1990, 1991-1996 en 1980-1996. Ook wordt de groei in absolute cijfers vermeld voor de perioden 1980-1996 en 1990-1996.
- In een set van twee taartgrafieken worden de marktaandelen van de havengroepen berekend voor de jaren 1980 en 1996 (zie figuur 1.3). Het gaat hierbij uiteraard om momentopnamen.
- In een set van vier grafieken wordt de evolutie van de trafieken in de havens van de Le Havre-Hamburg range weergegeven in absolute waarden. Per grafiek wordt één havengroep behandeld (figuur 1.4).
- In een set van vier grafieken wordt de evolutie van het marktaandeel van elk van de havengroepen weergegeven voor de periode 1980-1996 (figuur 1.5).

- In een set van vier grafieken (zie figuur 1.6) wordt weergegeven in welke mate de verschillende havengroepen het beter of slechter doen dan het gemiddelde van de Le Havre-Hamburg range. Voor elk jaar wordt daarvoor de jaarlijkse groei berekend per havengroep. Deze waarde wordt verminderd met de jaarlijkse groei voor de totale Le Havre-Hamburg range. Is havengroep X (b.v. Vlaanderen) in jaar i (b.v. 1990) sneller gegroeid dan de range, dan zal in de grafiek een positieve waarde worden opgetekend voor het jaar 1990. In het voorbeeld bedroeg de jaargroei voor 1990 voor Vlaanderen +8,35 %, en voor de totale range bedroeg de groei gemiddeld 1,66 %. In de grafiek werd daarom 6,69 % ($=8,35-1,66$) opgenomen.

Omdat de vier havengroepen onder elkaar worden weergegeven, kan op een eenvoudige wijze worden waargenomen welke havengroep in welke jaren het beter heeft gedaan dan de anderen. In zekere zin kan per jaar waargenomen worden welke verschuivingen er zich hebben voorgedaan.

Uit de figuur kunnen nog andere zaken worden afgeleid. Havengroepen die enkele jaren na elkaar een positieve score in de grafiek laten optekenen, kennen een groei van het marktaandeel voor die periode. Havengroepen waarvoor de scores overwegend boven de nullijn liggen, hebben gemiddeld over hele periode een toename gekend.

1.3 Evoluties in de trafieken van de havens van de Le Havre-Hamburg range

De **Vlaamse havens** behandelden in 1996 iets meer dan 160 miljoen ton goederen (zie tabel 1.1). Dit is **42,2 miljoen ton** méér dan in 1980. In 1994 en 1995 lag de totale trafiek voor het geheel van de Vlaamse havens echter hoger.

Het marktaandeel van de Vlaamse havens nam toe van 18,9 % in 1980 tot 23,5 % in 1996 (zie figuren 1.3 en 1.5). De groei van het marktaandeel verliep vrij regelmatig en overwegend stijgend. Opvallende dalingen van het marktaandeel werden o.m. opgetekend in 1985, 1989, 1991, 1995 en 1996. Zowel voor 1985, 1989 als voor 1991 werd de terugval ruimschoots gecompenseerd door een inhaalbeweging in de volgende jaren. Voor 1995 en 1996 is dit op basis van de jaarcijfers van 1997 en de latere jaren nog niet te controleren. De grafieken geven aan dat schommelingen niet uitzonderlijk zijn. Uit figuur 1.5 kan afgeleid worden naar welke andere havengroepen de “verloren” trafieken zijn gegaan. In 1985 zijn het wellicht de Nederlandse en vooral de Duitse havens die hebben gewonnen bij het marktaandeelverlies van de Vlaamse havens. In 1989 verloren de Vlaamse havens ten gunste van de Nederlandse havens. In 1991 verschoof een deel van het aandeel van Vlaanderen naar de Franse havens. In 1995 en 1996 wordt de afname van het Vlaamse marktaandeel (-1,4 % voor beide jaren samen) gecompenseerd door een toename van het aandeel van de Duitse (+0,5 %) en de Nederlandse havens (+1,1 %). Het Franse marktaandeel bleef vrij stabiel⁵. In figuur 1.6 is echter duidelijk zichtbaar dat de Vlaamse havens bijna steeds sneller groeien dan de andere havens in de Le Havre-Hamburg range (dit is in figuur 1.6 zichtbaar als gekleurd gedeelte boven de nullijn). Dit houdt uiteraard een vergroting van het marktaandeel in. In 1995-1996 groeiden de Vlaamse havens echter trager dan de range.

⁵ Deze “stabiele” situatie geldt echter niet voor de havens van Duinkerke en Le Havre onderling. Duinkerke verloor in 1996 ruim 4,4 miljoen ton, terwijl Le Havre er 2,4 miljoen ton op vooruitging.

Tussen 1980 en 1996 bedroeg de gemiddelde jaarlijkse groei voor de vier Vlaamse havens samen 1,9 %. Voor de verschillende Vlaamse havens én voor de verschillende perioden liggen de groeicijfers sterk uit elkaar. De haven van Antwerpen groeide in het begin van de jaren tachtig met een jaarlijks gemiddelde van 1,3 %. In dezelfde periode was het vooral de haven van Gent die een sterke groei kende van gemiddeld 9,7 % per jaar. Zeebrugge verkeerde in deze periode min of meer in een status quo situatie. De haven van Oostende groeide jaarlijks met 4,7 % tussen 1980 en 1985.

Tussen 1986 en 1990 groeiden zowel de haven van Antwerpen als van Oostende met een jaarlijks gemiddelde van 3,1 %. Zeebrugge verdubbelde zijn trafiek van 15 naar 30 miljoen ton (jaarlijkse gemiddelde groei: 19,0 %) en de haven van Gent verkeerde in een periode van stagnatie.

Voor de periode 1991-1996 kan voor de haven van Antwerpen een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,7 % worden berekend. Het jaarcijfer voor 1996 bedroeg 106,5 miljoen ton. Voor de overige Vlaamse havens ligt de groei beduidend lager: Zeebrugge realiseerde in 1996 een lager trafiekcijfer dan in 1990: 28,5 tegenover 30,3 miljoen ton. In Gent namen de trafieken af tot 21,0 miljoen ton. Oostende bereikte in 1996 geen hoger trafiekcijfer dan in 1990: ca. 4,5 miljoen ton.

De Vlaamse havens zijn in de laatste 16 jaar dus sterk gegroeid. Deze groei lag in de jaren tachtig echter veel hoger dan in de beginjaren negentig. De meeste jaren lag de procentuele groei van de Vlaamse havens hoger dan de groei van de havens van de Le Havre-Hamburg range, hetgeen resulteerde in een stelselmatige toename van het marktaandeel. Verschillende keren is het in de bestudeerde periode echter voorgekomen dat de opbouw van het marktaandeel even vertraagde. Dit is onder meer het geval voor de jaren 1995 en 1996. Voor 1995 en 1996 zijn het wellicht verschillende factoren die een rol hebben gespeeld:

- (1) Crisissituaties in sommige traditionele industrietakken hebben in België een verminderde behoefte doen ontstaan aan sommige basisgrondstoffen die over zee worden aangevoerd (bijvoorbeeld ijzererts en kolen). De trafieken voor de traditionele basisgrondstoffen lagen in de Vlaamse havens in 1996 beduidend lager dan in eerdere jaren.
- (2) Sommige andere havens hebben een toename gekend in 1996 die een stuk hoger ligt dan verwacht zou kunnen worden op basis van de evolutie in de laatste jaren. Amsterdam groeide bijvoorbeeld in 1996 met 17 %, terwijl er in de Le Havre-Hamburg range gemiddeld een trafiekverlies werd geleden van 1,2 %. Ook Le Havre groeide met 4,4 % in een afnemende markt. Dit vermindert natuurlijk het marktaandeel van de overige havens in de range.

De **Nederlandse range-havens** die tot de Le Havre-Hamburg range behoren behandelden in 1996 ca. 328,7 miljoen ton (zie tabel 1.1). De twee havens die tot de range behoren zijn erg verschillend inzake omvang en evolutie van de trafieken: Rotterdam behandelde 292,0 miljoen ton in 1996 en Amsterdam behandelde in dat jaar 36,7 miljoen ton.

De haven van Rotterdam verloor trafiek in de eerste helft van de jaren tachtig (gemiddeld jaarlijks -2,5 %), doch kon dit ruimschoots goedmaken in de tweede helft van de jaren tachtig (gemiddeld jaarlijks +2,8 %). Tussen 1991 en 1996 bleef de trafiek op een zelfde niveau. De haven van Amsterdam groeide vooral in het begin van de jaren tachtig. In de tweede helft van de jaren tachtig en het begin van de jaren negentig is het trafiekcijfer min of meer stabiel gebleven tot en met 1995.

In 1996 werd echter een aanzienlijke trafiekstijging genoteerd (met een aanzienlijke toename van de trafiek van droge en vloeibare massagoederen). Beide havens samen behandelden in 1996 **29,4 miljoen ton méér** dan in 1980. Voor de volledige periode 1980-1996 bedraagt het gemiddelde jaarlijkse groeipercentage 0,6 %. Tweederde van de trafiekstijging werd in de jaren tachtig gerealiseerd.

Het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens is - door de omvang van de haven van Rotterdam - bijzonder hoog (zie figuren 1.3 en 1.5). Het marktaandeel van beide havens samen schommelt tussen de 47 à 48 %. Na een toenemende beweging van het marktaandeel van de Nederlandse range-havens tot 1989 (met eveneens een piek in 1986) leek een periode van een stabiel of zelfs een licht dalend marktaandeel te zijn ingezet. De resultaten van de haven van Amsterdam voor 1996 zorgden echter voor een stijging van het gezamenlijke marktaandeel van de Nederlandse range-havens.

De **Franse range-havens** van de Le Havre-Hamburg range zijn Duinkerke en Le Havre. De totale trafiek van beide havens bedroeg in 1980 ruim 118,7 miljoen ton. In 1996 is daarvan slechts 91,1 miljoen ton over, d.i. een **verlies van 27,6 miljoen ton**. Uitgedrukt in procenten gaat het om een trafiekverlies van -1,6 % gemiddeld per jaar. Het grootste deel van dat trafiekverlies werd geleden in het begin van de jaren tachtig (zie hiervoor ook figuur 1.6, waarin wordt aangegeven in welke mate de havens sneller of trager groeien dan het gemiddelde in de range). Op zes jaar tijd (1980-1985) verloren de havens van Duinkerke en Le Havre bijna 36 miljoen ton of gemiddeld 8,6 % per jaar. In de tweede helft van de jaren tachtig werd een inhaalbeweging ingezet (met een gemiddelde jaarlijkse groei van 3,3 % per jaar), die echter in het begin van de jaren negentig niet volgehouden kon worden, onder meer wegens verschillende ernstige stakingen.

In 1980 hadden de Franse havens nog een marktaandeel van 19,0 %. In 1996 was dat marktaandeel afgenomen tot 13,3 % (zie figuur 1.3). Figuur 1.5 geeft aan dat het verlies in marktaandeel vooral heeft plaatsgevonden in de periode tot 1983. De periode daarna bleef het marktaandeel van de Franse havens stabiel of werd slechts een lichte achteruitgang genoteerd.

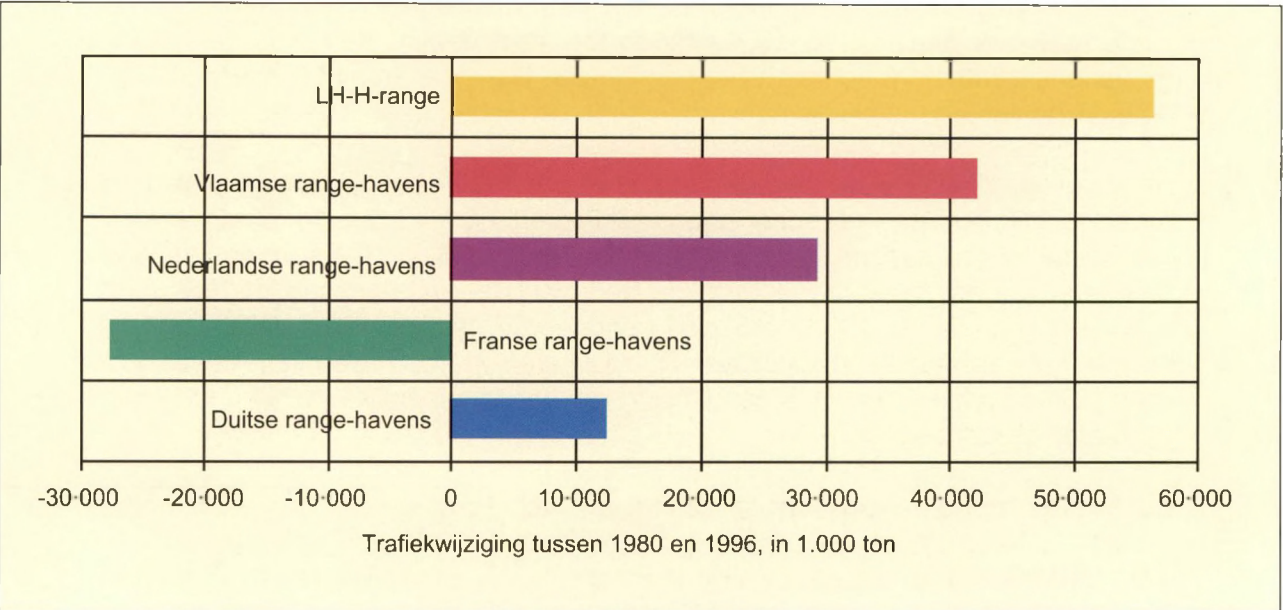
De **Duitse range-havens** Hamburg en Bremen³ hadden in 1996 een overslag van 102,7 miljoen ton, waarvan 71,1 miljoen ton in Hamburg plaatsvond en 31,6 miljoen ton in de haven van Bremen. De totale overslag van beide havens samen lag in 1996 **12,6 miljoen ton hoger** dan in 1980. De gemiddelde jaarlijkse groei voor de volledige periode ligt op 0,8 %. In het begin van de jaren tachtig was het vooral de haven van Bremen die groeide, terwijl de haven van Hamburg een verlies liet optekenen. In de tweede helft van de jaren tachtig en de eerste helft van de jaren negentig voerde Hamburg een inhaalmanoeuvre uit, terwijl Bremen slechts een zeer matige groei realiseerde. Het grootste deel van de groei werd gerealiseerd in de jaren negentig.

Het marktaandeel van de Duitse havens nam licht toe van 14,4 % in 1980 tot 15,0 % in 1996 (zie figuur 1.3). Over de volledige beschouwde periode ligt dit marktaandeel bijna steeds tussen de 14 en de 15 %, met een licht toenemende tendens sinds 1991 (zie figuren 1.5 en 1.6).

De aangroei of het verlies van de vier beschouwde havengroepen wordt in absolute trafiekcijfers nog eens overzichtelijk voorgesteld in figuur 1.2.

³In heel dit rapport wordt onder "haven van Bremen" of "Bremen" steeds het geheel verstaan van de havens van Bremen én Bremerhaven. Beide havendelen liggen op een zestigtal kilometer van elkaar.

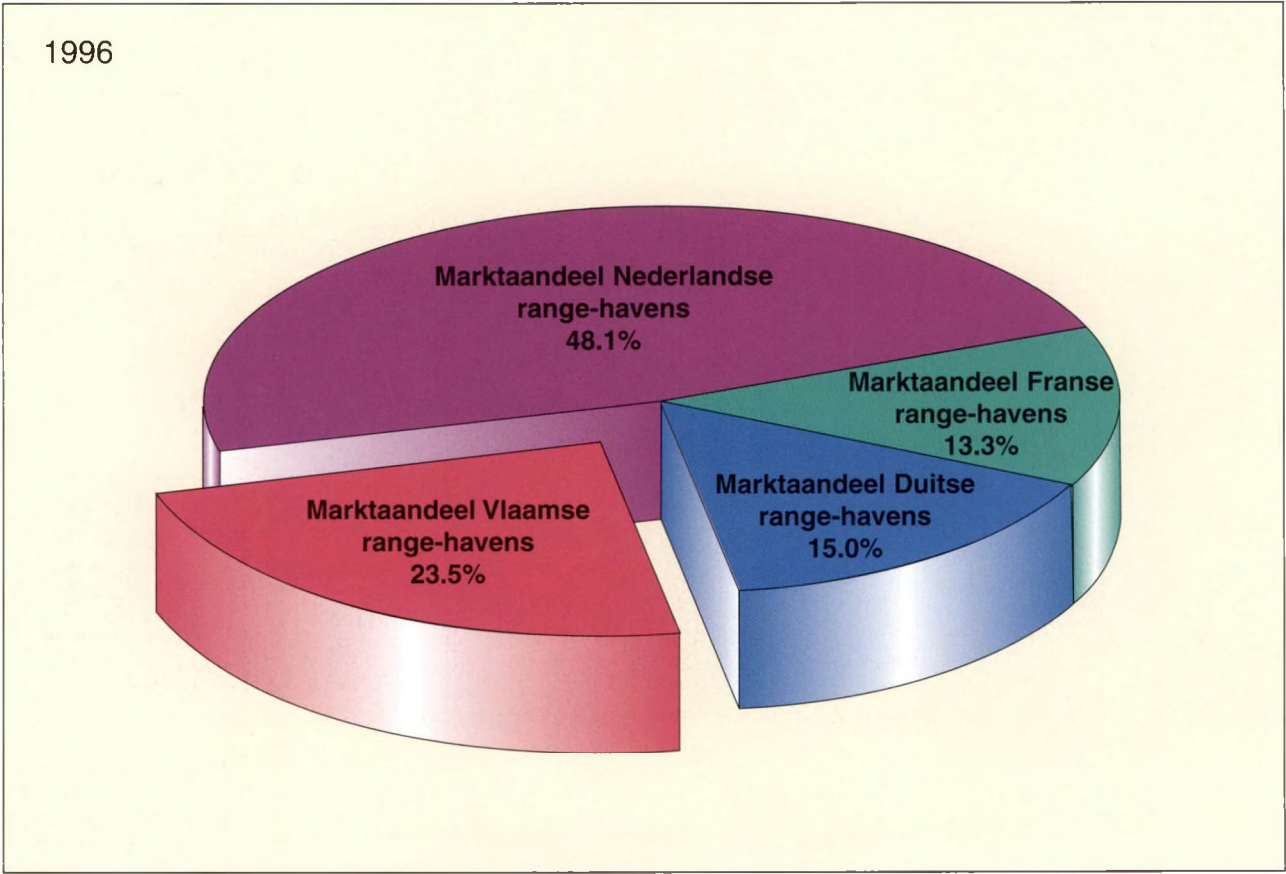
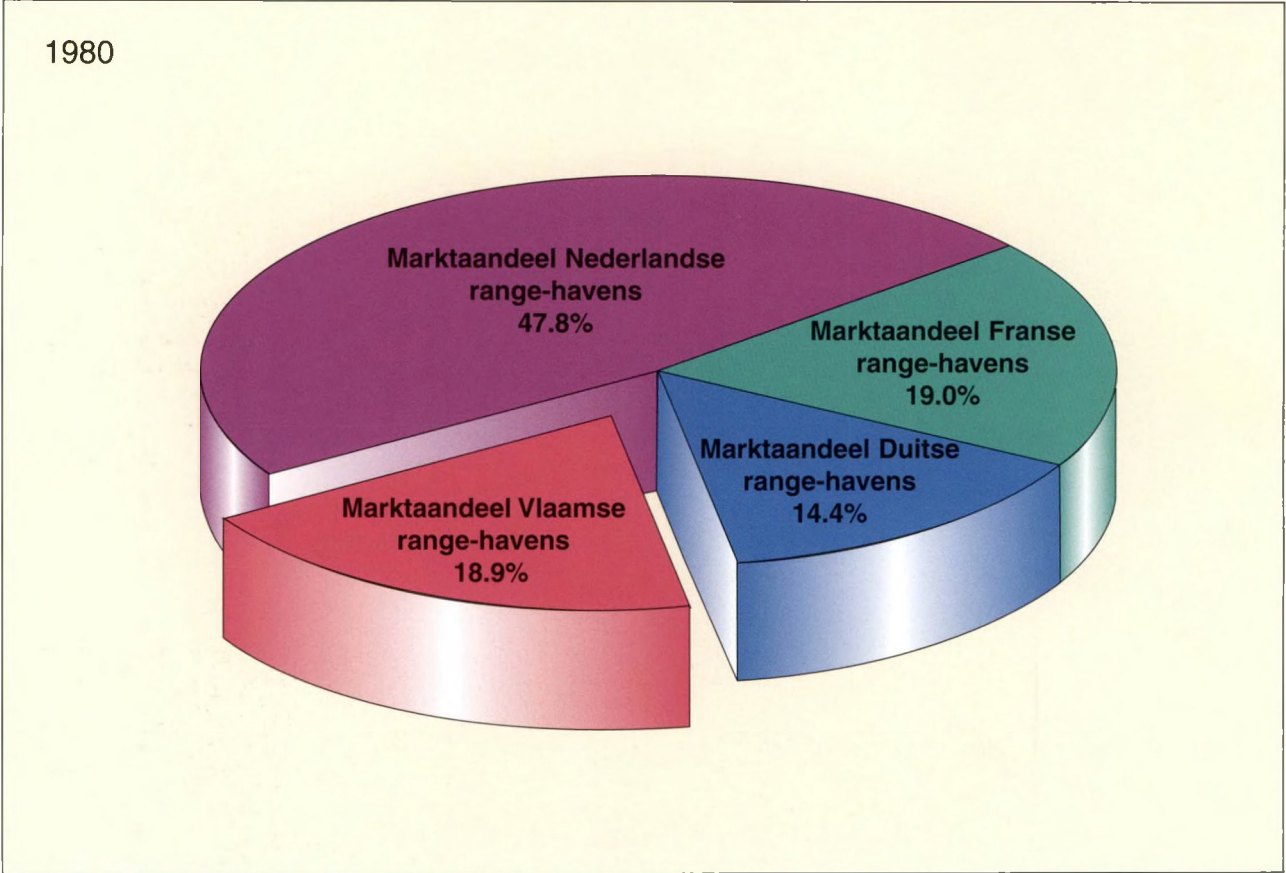
Figuur 1.2: Evolutie 1980-1996 totale trafiek, per havengroep



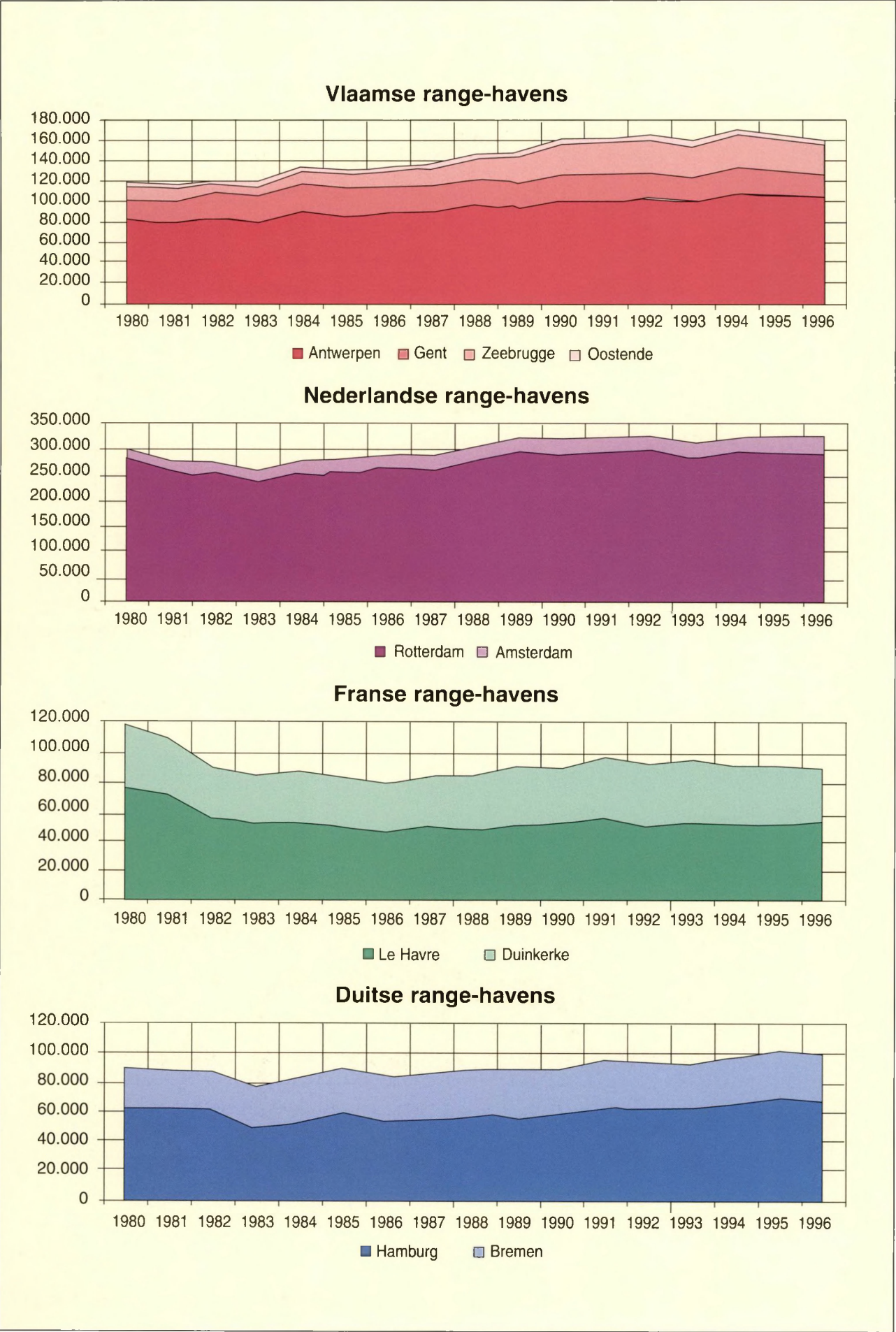
Tabel 1.1: Totale trafiek havens Hamburg-Le Havre range, 1980-1996, in 1.000 ton

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamse havens	Rotterdam	Amsterdam	Nederlandse havens	Hamburg	Bremen	Duitse havens	Le Havre	Duinkerke	Franse havens	Totaal LHH-range
1980	81.935	18.424	14.189	3.759	118.308	276.946	22.377	299.323	63.097	26.961	90.058	77.510	41.217	118.727	626.416
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	115.753	251.704	21.108	272.812	61.353	25.765	87.118	71.830	37.629	109.459	585.142
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	120.604	246.652	23.348	270.000	61.907	26.223	88.130	57.060	32.917	89.977	568.712
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	118.726	233.883	23.360	257.243	50.460	26.611	77.071	53.520	30.161	83.681	536.721
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	133.561	248.794	27.104	275.898	53.708	28.557	82.265	53.980	33.344	87.324	579.048
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	131.598	250.668	27.612	278.280	59.791	29.826	89.617	50.830	32.167	82.997	582.492
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	133.523	257.645	29.425	287.070	55.152	29.491	84.643	47.200	32.394	79.594	584.829
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	137.008	254.970	29.589	284.559	56.725	29.981	86.706	51.160	32.364	83.524	591.797
1988	96.909	24.158	20.050	4.827	145.944	272.778	28.243	301.021	58.740	31.111	89.851	49.850	35.657	85.507	622.322
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	148.915	292.524	28.708	321.232	57.840	32.458	90.298	52.230	39.141	91.371	651.815
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349	287.789	31.360	319.149	61.360	30.204	91.564	54.020	36.557	90.577	662.639
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	162.159	291.985	32.418	324.403	65.532	30.707	96.239	57.220	40.737	97.957	680.759
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	164.810	293.165	33.163	326.328	65.083	29.940	95.023	53.110	40.204	93.314	679.475
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	160.417	282.209	30.515	312.724	65.850	28.355	94.205	55.576	40.822	96.398	663.745
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	171.114	293.871	29.985	323.856	68.323	30.882	99.205	54.921	37.168	92.089	686.264
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	164.821	292.927	31.229	324.156	72.124	31.193	103.317	53.782	39.379	93.161	685.455
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	160.499	292.020	36.673	328.693	71.138	31.560	102.698	56.153	34.949	91.102	682.992
groei 80-85	1,3%	9,7%	0,0%	4,7%	2,7%	-2,5%	5,4%	-1,8%	-1,3%	2,6%	-0,1%	-10,0%	-6,0%	-8,6%	-1,8%
groei 86-90	3,1%	0,3%	19,0%	3,1%	4,8%	2,8%	1,6%	2,7%	2,7%	0,6%	2,0%	3,4%	3,1%	3,3%	3,2%
groei 91-96	1,0%	-3,8%	-1,6%	-0,2%	-0,2%	0,0%	2,5%	0,3%	1,7%	0,5%	1,3%	-0,4%	-3,0%	-1,4%	0,1%
groei 80-96	1,7%	0,8%	4,5%	1,1%	1,9%	0,3%	3,1%	0,6%	0,8%	1,0%	0,8%	-2,0%	-1,0%	-1,6%	0,5%
abs. groei 80-96	24.591	2.584	14.310	707	42.191	15.074	14.296	29.370	8.041	4.599	12.640	-21.357	-6.268	-27.625	56.576
abs. groei 90-96	4.517	-3.431	-1.850	-86	-850	4.231	5.313	9.544	9.778	1.356	11.134	2.133	-1.608	525	20.353

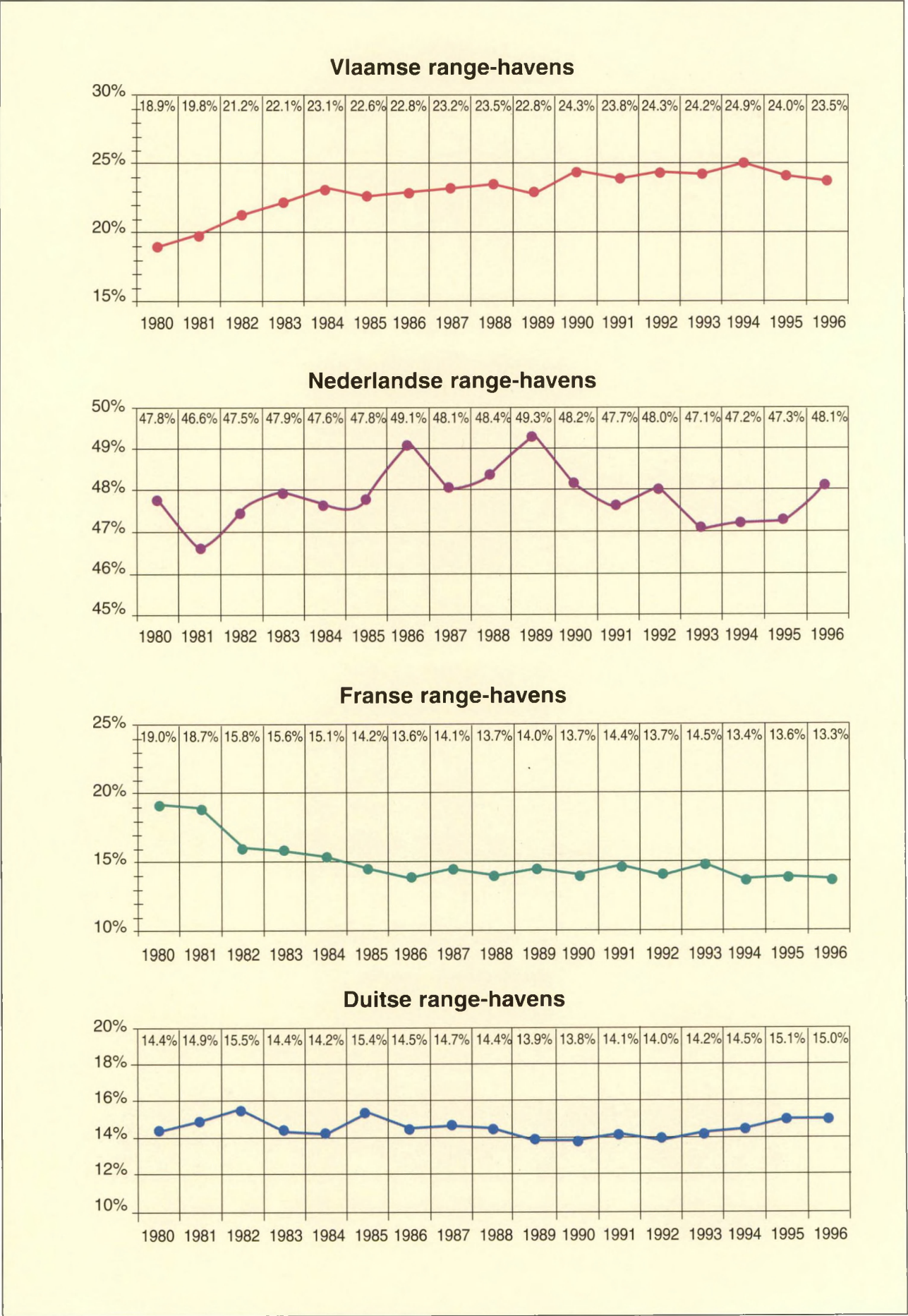
Figuur 1.3 : Marktaandelen van de subranges in de Le Havre-Hamburg range



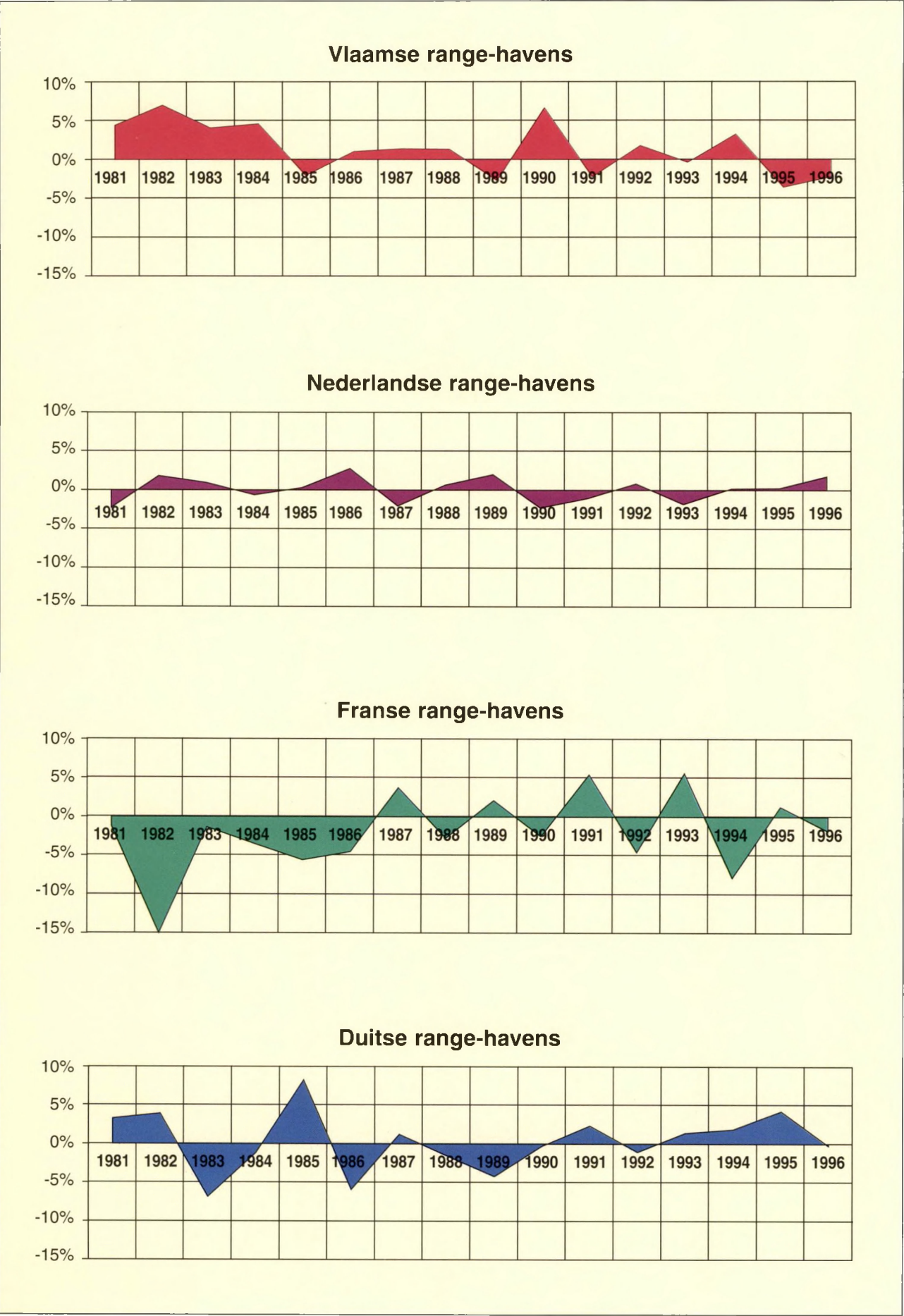
Figuur 1.4 : Totale trafiek in de havens van de Le Havre-Hamburg range



Figuur 1.5 : Evolutie van het marktaandeel van de subranges van de Le Havre-Hamburg range inzake totale trafiek



Figuur 1.6 : Vergelijking van de groei van de subranges met de groei van de totale
Le Havre-Hamburg range inzake totale trafiek



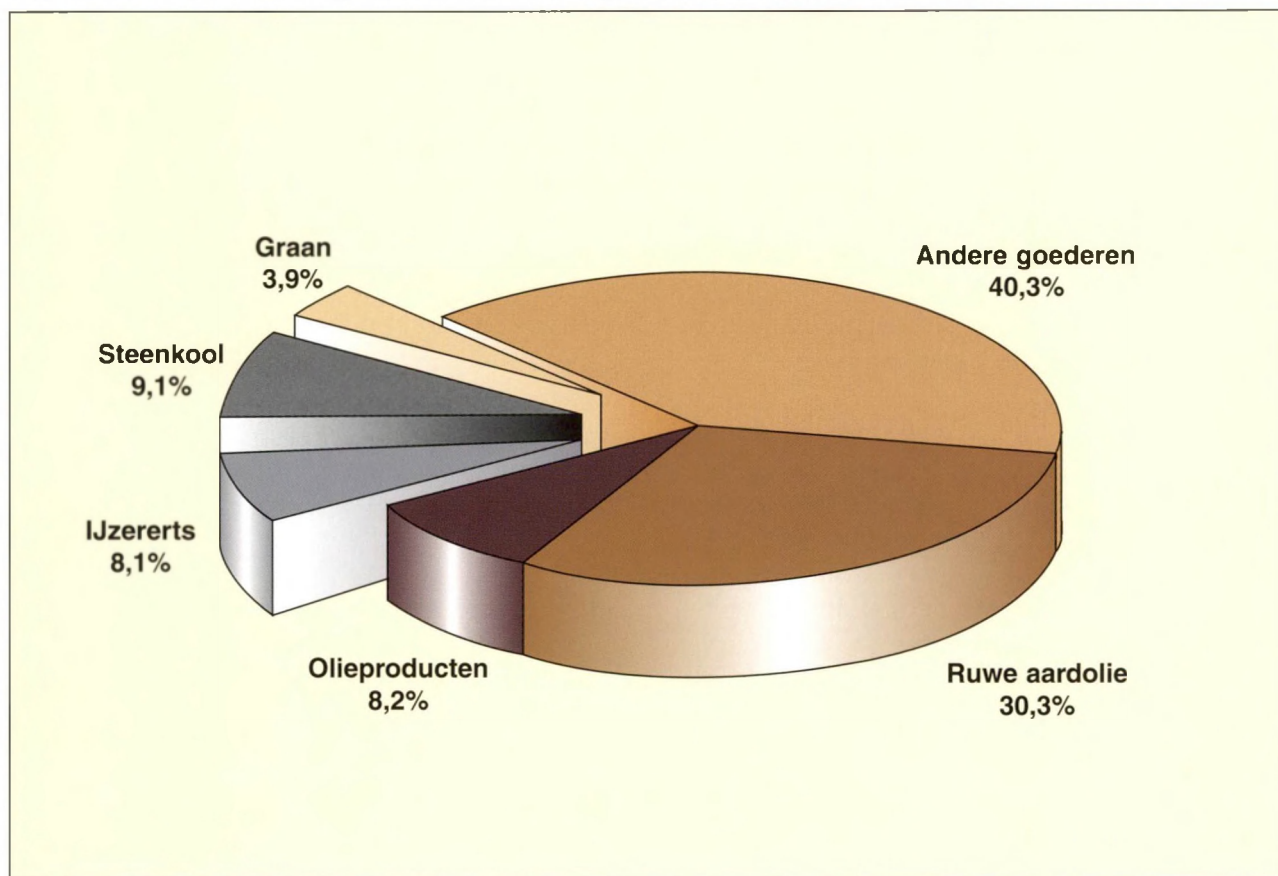
Hoofdstuk 2: Droge massagoederen in de Vlaamse havens

2.1 Droge massagoederen: algemeen

2.1.1 Omschrijving

De droge massagoederen omvatten de niet-vloeibare goederen die rechtstreeks, zonder verpakking, in het ruim van een schip of in de laadruimte van een vrachtwagen of spoorwagon kunnen gestort worden. Lossing van droge massagoederen kan o.m. gebeuren met grijpers of zuigers. De lading van zeeschepen kan gebeuren met grijpers of een lopende band. De belangrijkste droge massagoederen zijn ijzererts, steenkool en graan(producten). Deze drie "major bulks" worden gesitueerd binnen het totale maritieme vervoer in figuur 2.1⁽⁷⁾.

Figuur 2.1 : Samenstelling maritiem vervoer op wereldniveau 1996



Het maritiem vervoer van deze drie goederengroepen bedroeg in 1996 meer dan 21 % van het totale mondiale maritieme vervoer, dit is ruim 1 miljard ton (zie Figuur 2.1). In ton-kilometer uitgedrukt bedraagt het aandeel van de drie genoemde goederengroepen zelfs meer dan 27 %. Aan deze goederengroepen wordt in dit hoofdstuk verdere aandacht besteed.

⁷ Samengesteld op basis van statistieken van Fearnleys Review 1996, Fearnresearch, Oslo, januari 1997.

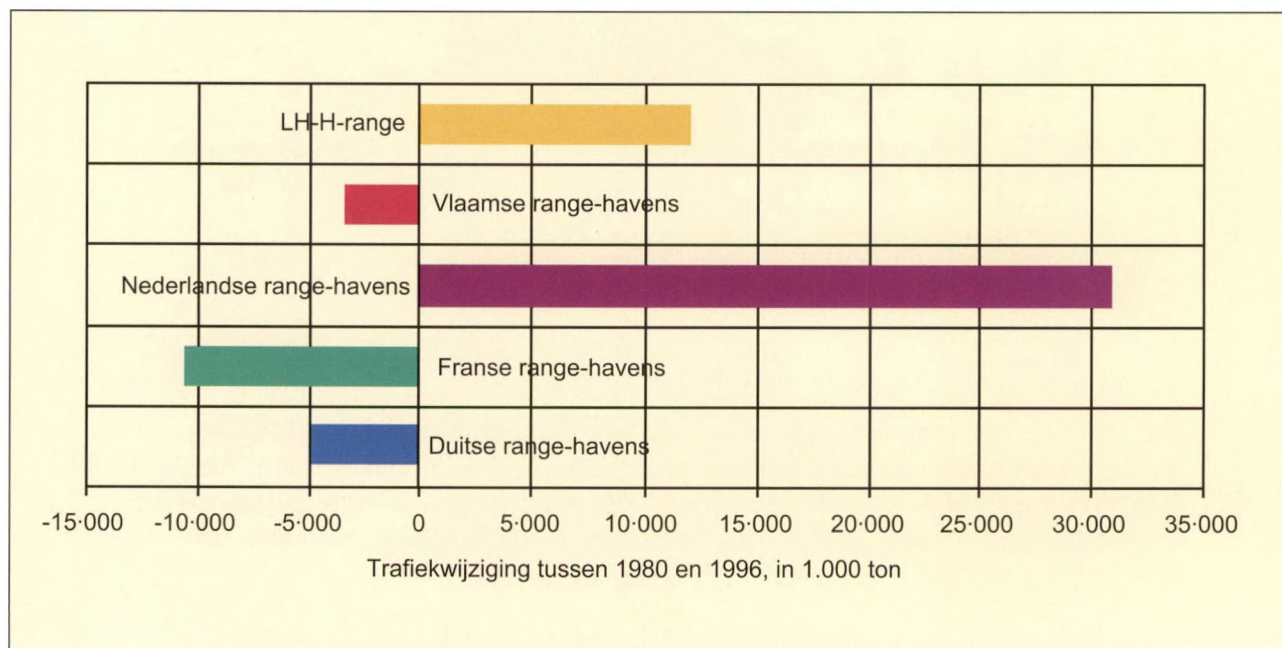
2.1.2 Evoluties in de trafiek van droge massagoederen

In 1996 werd er in de Le Havre-Hamburg range een droge massagoed-trafiek gerealiseerd van 204,6 miljoen ton. De grootste aandelen worden ingenomen door de havens van Rotterdam (83,9 miljoen ton in 1996) en Antwerpen (27,3 miljoen ton). De havens van Hamburg, Duinkerke, Amsterdam en Gent hebben een middelmatig aandeel dat in de grootteorde ligt van 16 tot 22 miljoen ton.

De trafiek van droge massagoederen in de Vlaamse havens nam licht toe in de periode 1980-1995. In 1996 ligt het trafiekcijfer echter beduidend lager en hiermee wordt het laagste cijfer bereikt in de bestudeerde periode (1980-1996). In 1996 bedroeg het trafiekcijfer voor de Vlaamse havens 48,2 miljoen ton, hetgeen 3,4 miljoen ton minder is dan in 1980. Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range nam af van 26,8 % in 1980 naar 23,6 % in 1996. Enkel de Nederlandse range-havens hebben hun marktaandeel verhoogd: figuur 2.3 geeft aan dat alle range-havens een deel van hun marktaandeel hebben moeten inleveren ten voordele van de havens van Rotterdam en Amsterdam. Enkel de Duitse havens laten voor het begin van de jaren negentig terug een toename van het marktaandeel zien (zie figuur 2.5). In 1996 moesten de Duitse havens hiervan echter terug een stuk inleveren.

In figuur 2.2 wordt in absolute waarden aangegeven hoeveel droge massagoederen er in 1996 in de Le Havre-Hamburg range méér of minder werden behandeld dan in 1980. Tevens wordt aangeduid in welke havenlanden deze trafiekwijzigingen werden gerealiseerd. Deze figuur 2.2 geeft aan dat er een aanzienlijke trafiekwinst werd gerealiseerd in de beschouwde periode (+12,1 miljoen ton) en dat het uitsluitend Nederland is die deze toename realiseerde (+30,9 miljoen ton). De droge massagoederen in de Vlaamse havens namen licht af (-3,4 miljoen ton), doch de Franse en de Duitse havens moesten forser inleveren (respectievelijk -10,6 en -4,8 miljoen ton). De groei voor de droge massagoederen werd vooral in de jaren tachtig gerealiseerd; de beginjaren negentig worden gekenmerkt door trafiekverliezen, vooral voor de Vlaamse havens.

Figuur 2.2: Evolutie 1980-1996 droge massagoederen, per havengroep

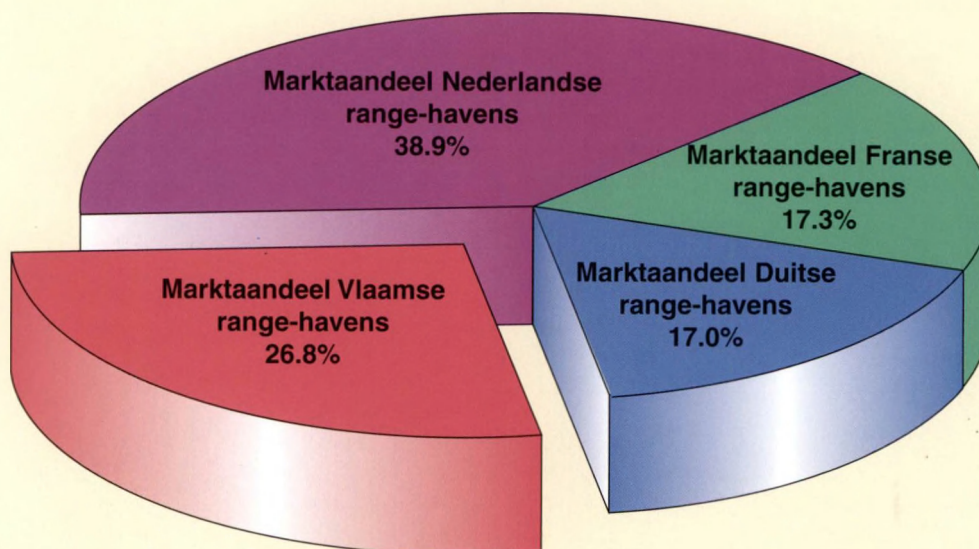


Tabel 2.1 : Trafiek droge massagoederen havens Hamburg-Le Havre range, 1980-1996, in 1.000 ton

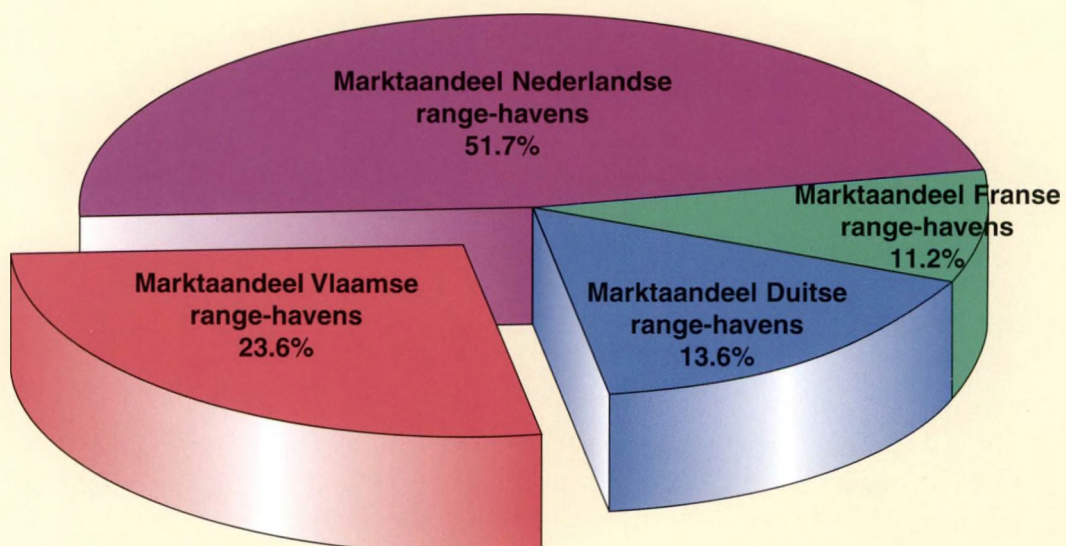
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamse havens	Rotterdam	Amsterdam	Nederlandse havens	Hamburg	Bremen	Duitse havens	Le Havre	Duinkerke	Franse havens	Totaal LHH-range
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602	65.580	9.253	74.883	25.611	7.125	32.736	9.807	23.522	33.329	192.500
1981	31.412	15.041	1.841	848	49.141	64.562	8.729	73.291	24.392	5.929	30.321	9.732	22.239	31.971	184.724
1982	31.843	18.214	1.980	709	52.746	59.916	9.454	69.370	23.548	6.991	30.539	8.589	17.463	26.052	178.707
1983	27.828	18.497	2.125	450	48.901	56.297	8.833	65.130	17.229	6.781	24.010	7.683	14.954	22.637	160.678
1984	30.275	20.611	2.231	531	53.647	68.757	12.116	80.873	18.374	7.445	25.819	7.876	17.814	25.690	186.030
1985	30.727	20.781	3.165	572	55.245	68.844	12.258	81.102	23.744	8.003	31.747	6.425	17.175	23.600	191.695
1986	28.167	18.746	2.645	532	50.090	67.731	11.582	79.313	17.288	7.552	24.840	5.300	16.226	21.526	175.770
1987	27.094	18.967	3.403	555	50.019	65.570	10.660	76.230	18.224	7.612	25.836	4.628	16.059	20.687	172.772
1988	31.440	18.518	4.010	613	54.581	74.417	10.486	84.903	16.967	8.038	25.005	5.424	18.010	23.434	187.923
1989	30.025	17.620	6.088	663	54.396	91.421	9.874	101.295	17.959	9.047	27.006	6.553	19.075	25.628	208.325
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997	94.085	13.824	107.909	17.491	8.042	25.533	6.421	18.879	25.300	218.739
1991	30.402	19.988	9.820	752	60.961	92.391	16.931	109.322	18.511	7.923	26.434	6.589	20.597	27.186	223.903
1992	31.416	17.722	9.338	872	59.349	87.582	19.613	107.195	18.939	7.540	26.479	6.515	20.079	26.594	219.617
1993	27.642	16.784	6.871	1.067	52.364	83.247	17.183	100.430	18.602	6.283	24.885	3.871	19.288	23.159	200.838
1994	30.108	18.619	5.568	1.135	55.430	88.972	18.091	107.063	19.531	7.638	27.169	3.870	19.011	22.881	212.544
1995	31.838	16.981	4.207	1.041	54.066	89.572	18.838	108.410	23.131	8.182	31.313	3.987	20.567	24.554	218.343
1996	27.260	16.456	3.445	1.040	48.201	83.873	21.826	105.699	20.070	7.850	27.920	4.619	18.120	22.739	204.559
groei 80-85	-2,9%	10,3%	9,7%	-10,2%	1,7%	1,2%	7,3%	2,0%	-1,9%	2,9%	-0,8%	-10,0%	-7,6%	-8,3%	-0,1%
groei 86-90	3,7%	-1,2%	35,1%	8,1%	4,6%	8,6%	4,5%	8,0%	0,3%	1,6%	0,7%	4,9%	3,9%	4,1%	5,6%
groei 91-96	-2,2%	-3,8%	-18,9%	6,7%	-4,6%	-1,9%	5,2%	-0,7%	1,6%	-0,2%	1,1%	-6,9%	-2,5%	-3,5%	-1,8%
groei 80-96	1,5%	1,0%	2,9%	1,1%	-0,4%	1,5%	5,5%	2,2%	-1,5%	0,6%	-1,0%	-4,6%	-1,6%	-2,4%	0,4%
abs. groei 80-96	-7.242	2.421	1.257	162	-3.401	18.293	12.573	30.866	-5.541	725	-4.816	-5.188	-5.402	-10.590	12.059
abs. groei 90-96	-5.360	-1.387	-5.362	313	-11.796	-10.212	8.002	-2.210	2.579	-192	2.387	-1.802	-759	-2.561	-14.179

Figuur 2.3 : Marktaandelen van de subranges in de Le Havre-Hamburg range
- droge massagoederen

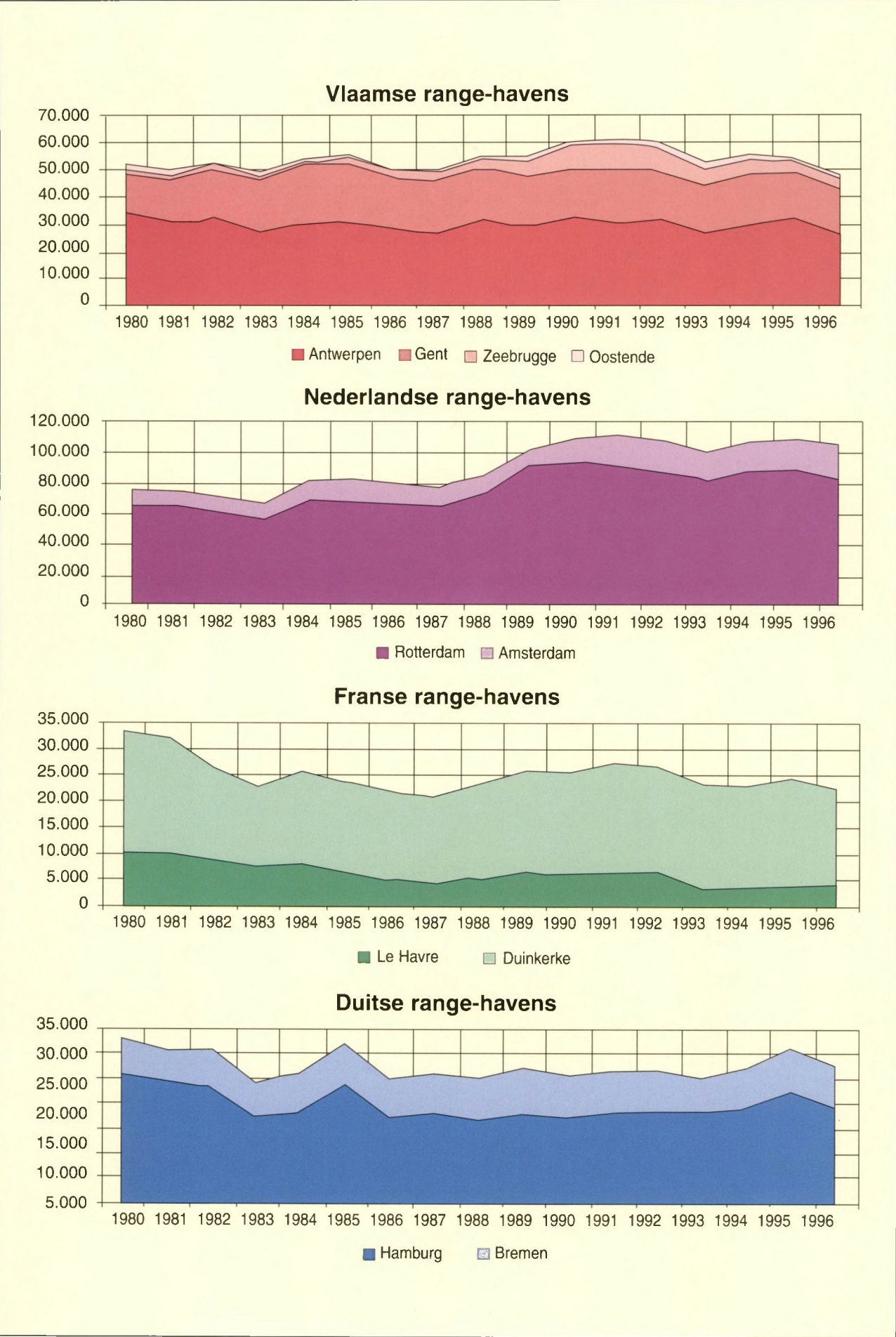
1980



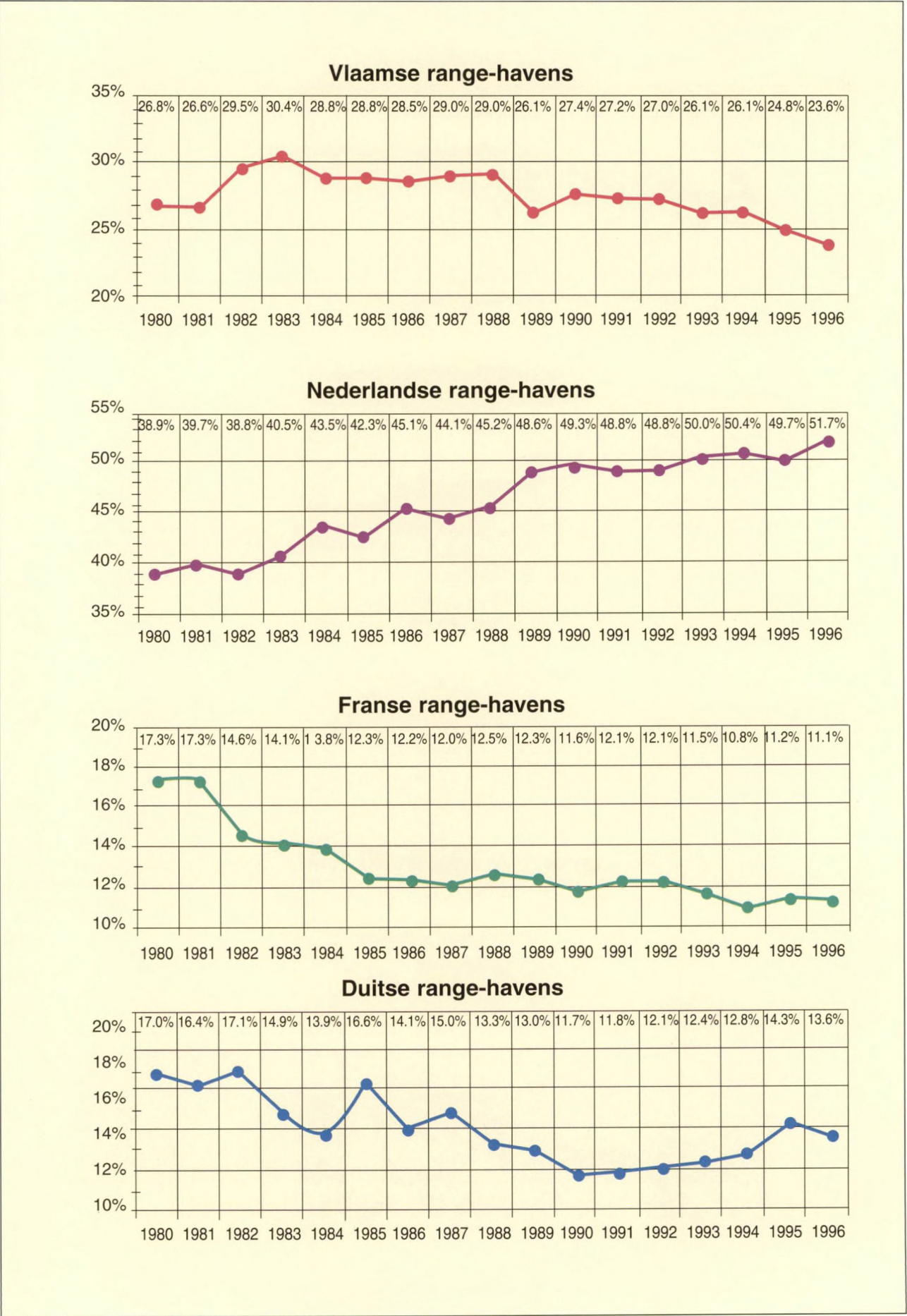
1996



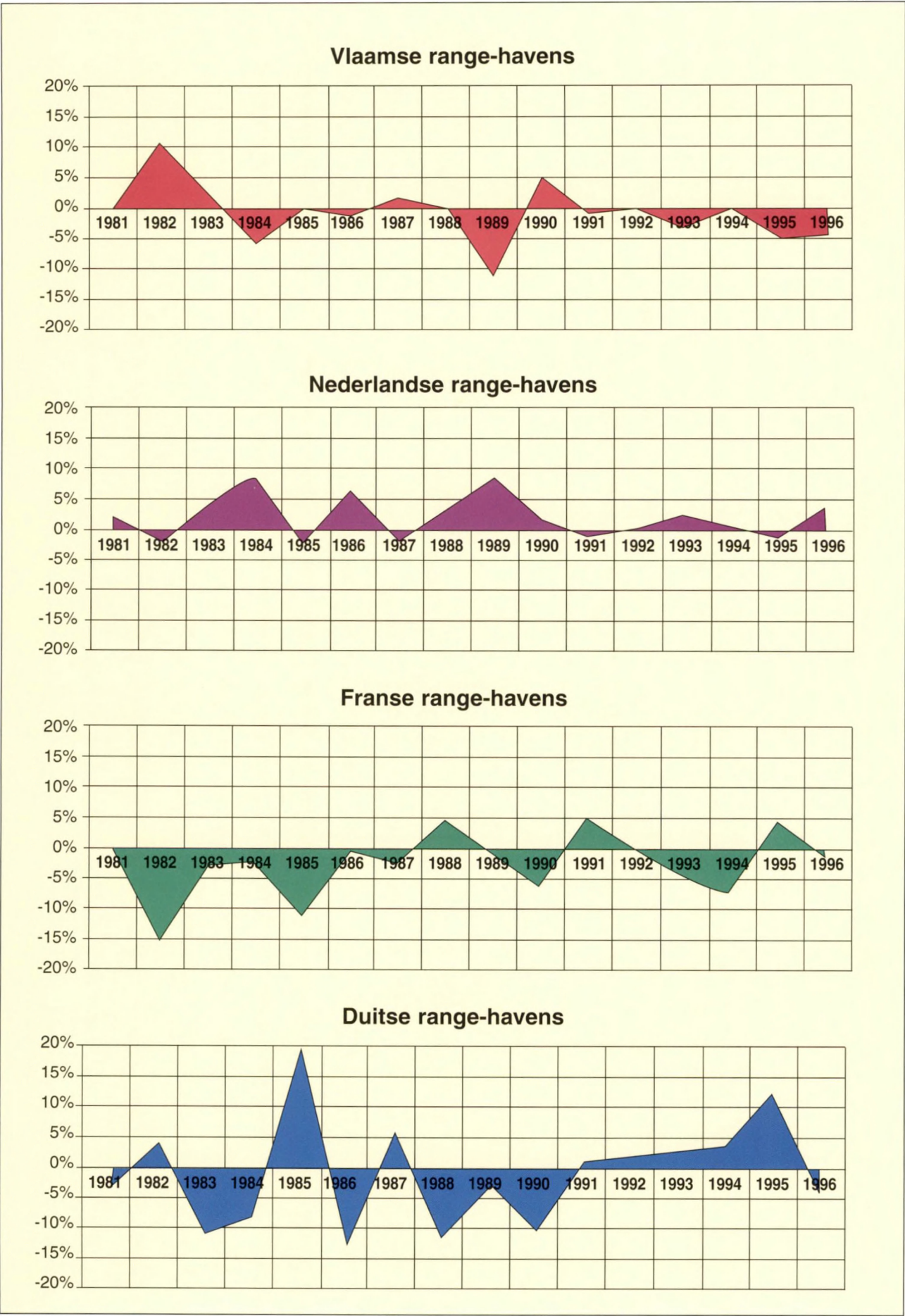
Figuur 2.4: Droge massagoedtrafiek in de havens van de Le Havre - Hamburg range



Figuur 2.5 : Evolutie van het marktaandeel van de subranges van de Le Havre-Hamburg range voor droge massagoederen



Figuur 2.6 : Vergelijking van de groei van de subranges met de groei van de totale Le Havre-Hamburg range voor droge massagoederen



2.2 Ertsen

2.2.1 Huidige situatie

De groep “ertsen” bestaat uit ertsen waaruit ijzer, koper, nikkel, aluminium, lood, zink en andere metalen gewonnen kunnen worden. Binnen de groep van de ertsen is ijzererts, in hoeveelheden uitgedrukt, het belangrijkste voor de havens.

Voor de tweede wereldoorlog waren Rusland, Noord-Amerika, Frankrijk, Engeland en Duitsland de belangrijkste vindplaatsen voor ijzererts. De staalnijverheid was dikwijls te vinden in de gebieden van de vroegere ertsmijnen (bijv. Lotharingen). Wanneer de eigen productie ontoereikend was, werd het ijzererts ingevoerd vanuit Spanje, Noord-Afrika en Zweden.

Na de tweede wereldoorlog werd de behoefte aan ijzererts groter en werden nieuwe ontginningsgebieden ontdekt. Er werden ijzerertsreserves ontdekt in Afrika (Mauritanië, Liberia, Algerije), Zuid-Amerika (Venezuela, Brazilië, Peru, Chili), Noord-Canada, West-Australië en India. Het ijzergehalte van de ertsen in deze gebieden overtrof het ijzergehalte van de eerder ontgonnen gebieden. De sterke spreiding van de nieuw ontdekte vindplaatsen leidde tot een grotere behoefte aan vervoer van ijzererts over zee.

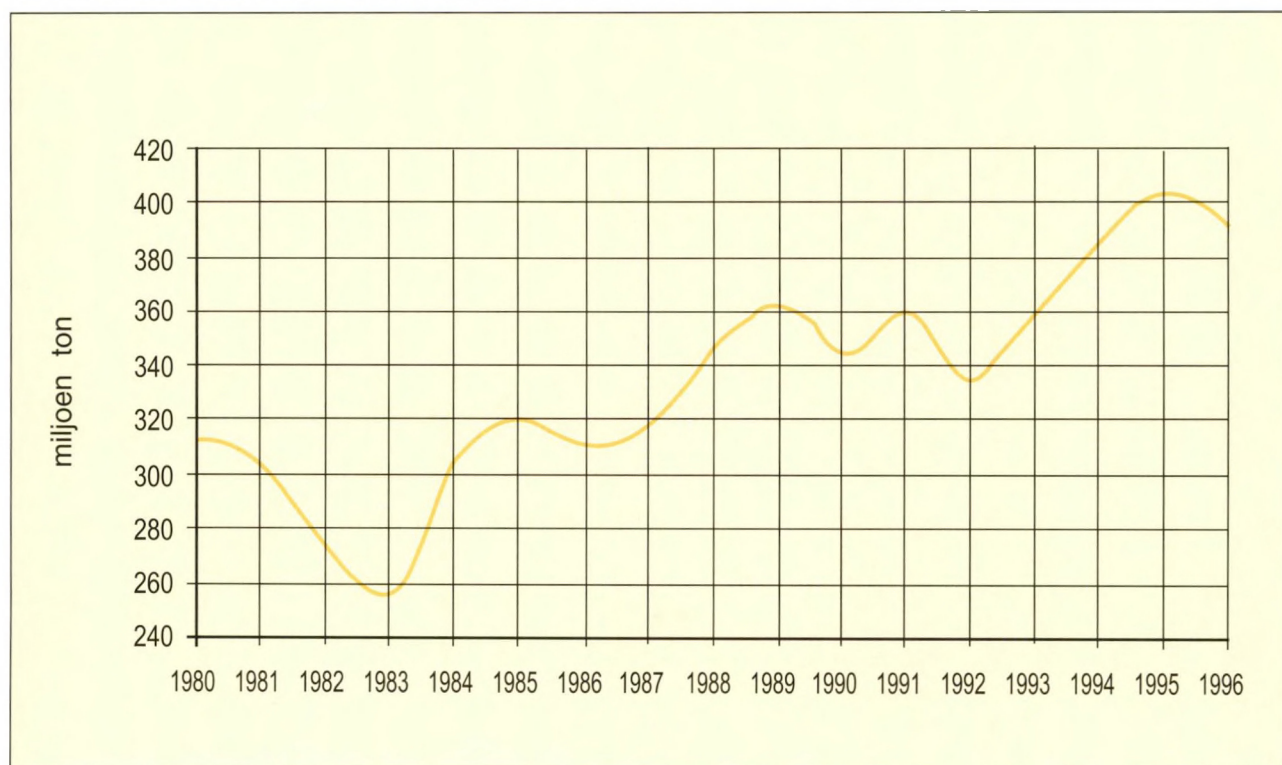
Het laatste decennium neemt de productie van de Europese staalindustrie echter terug af en daardoor ook de behoefte aan de invoer van ijzererts. Op wereldniveau is de productie van ruw staal afgenomen van 545 miljoen ton in 1989 tot 502 miljoen ton in 1992⁸. Sinds 1993 ging de wereldproductie terug iets omhoog tot ca. 519 miljoen ton in 1996. Tabel 2.2 geeft de evolutie weer van de staalproductie in de periode 1989-1996. Uit deze tabel blijkt ook de verschuiving van de productie van ruw staal. Zowel inzake de staalproductie als de ijzerertsinvoer worden in Aziatische landen zoals Taiwan, Zuid-Korea en de Volksrepubliek China hoge groei-cijfers opgetekend. In de rest van de wereld, en met name ook in de Europese Unie, is de trend negatief. De voormalige Sovjetunie en de Oost-Europese landen zagen hun productie snel afnemen.

De BLEU⁹ importeerde in 1994 ca. 16,8 miljoen ton ijzererts. In hoofdzaak is deze ijzererts afkomstig uit Brazilië (6,3 miljoen ton), Zweden (2,6 miljoen ton), Canada (2,2 miljoen ton), Frankrijk (1,6 miljoen ton), Mauritanië (1,6 miljoen ton) en Australië (0,9 miljoen ton).

⁸ International Iron and Steel Institute, “World Steel in Figures”, Brussel, 1996.

⁹ Eurostat statistieken buitenlandse handel 1994 (november 1995)

Figuur 2.7: Maritiem verkeer van ijzererts in de wereld



Niettegenstaande de wereldproductie van staal en de wereldwijde invoer van ijzererts afnemen blijkt het maritiem vervoer van ijzererts de laatste jaren een stijgende tendens te vertonen. Tussen 1980 en 1996 is het mondiale maritieme vervoer van ijzererts geëvolueerd van 314 miljoen ton tot 390 miljoen ton¹⁰. In deze periode werden gunstige evoluties afgewisseld met neerwaartse bewegingen. In figuur 2.7 worden deze evoluties weergegeven.

In de havens van Antwerpen en Gent is het verkeer van erts nauwelijks toegenomen of zelfs verminderd, terwijl de haven van Zeebrugge een forse aangroei van het ijzerertsverkeer heeft gekend, vooral vanaf 1989. In 1993 valt de ertsoverslag voor Zeebrugge echter fors terug en in 1995 en 1996 worden de ertstrafieken in Zeebrugge tot enkele honderdduizenden tonnen herleid. De afname van de ijzerertstrafiek in Zeebrugge wordt in 1994 en 1995 echter gecompenseerd door een toename in de behandeling van ijzererts in de haven van Antwerpen. Dit is echter voor 1996 niet meer het geval, aangezien de ijzerertstrafiek in dit jaar ook voor Antwerpen sterk terugloopt. Deze evoluties worden weergegeven in tabel 2.3 en figuur 2.8.

Voor Antwerpen zijn de cijfers inclusief non-ferro-erts. De hoeveelheid overgeslagen non-ferro-erts bedroeg in Antwerpen in 1996 ca. 3,7 miljoen ton. Voor de haven van Gent bedroeg de overslag van non-ferro-erts in 1996 ca. 0,3 miljoen ton en voor de haven van Zeebrugge is de hoeveelheid verwaarloosbaar.

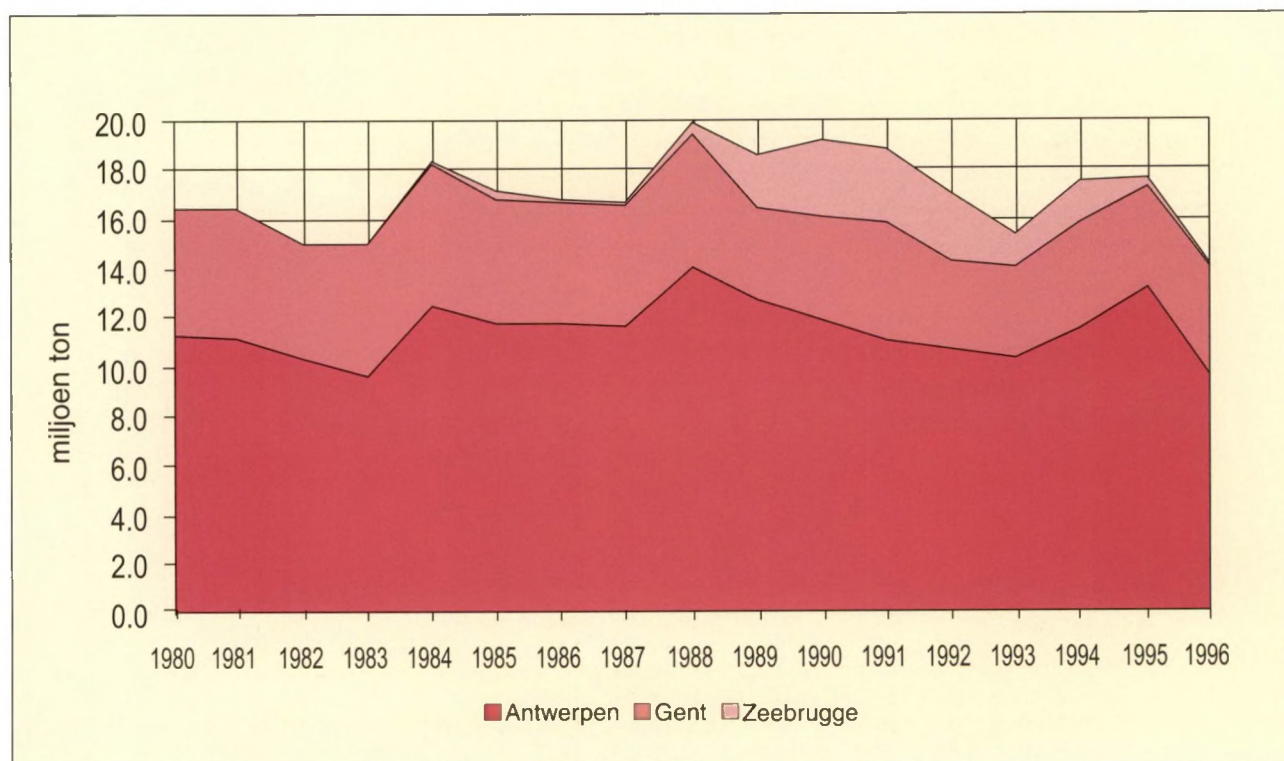
¹⁰ Fearnleys Review 1996, Fearnresearch, Oslo, januari 1997

Tabel 2.3: maritiem ertsverkeer Vlaamse havens (miljoen ton)

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	11,2	5,1	0,0	16,3
1981	11,1	5,3	0,0	16,3
1982	10,3	4,6	0,0	14,9
1983	9,5	5,4	0,0	14,9
1984	12,4	5,7	0,0	18,1
1985	11,7	5,0	0,1	16,8
1986	11,6	5,0	0,3	16,9
1987	11,6	4,9	0,1	16,6
1988	14,0	5,4	0,4	19,8
1989	12,6	3,7	2,2	18,5
1990	11,8	4,2	3,2	19,1
1991	11,0	4,8	3,0	18,8
1992	10,6	3,6	2,8	17,0
1993	10,2	3,8	1,3	15,3
1994	11,5	4,3	1,6	17,4
1995	13,1	4,2	0,3	17,5
1996	9,5	4,4	0,1	14,1
jaarlijks gemidd. groei 1980-1996	-1,0%	-0,9%	(-)	-0,9%

Bron: Havenbesturen (voor Antwerpen: inclusief non-ferro-ertsen)

Figuur 2.8: Evolutie maritiem ertsverkeer Vlaamse havens



2.2.2 Toekomstverwachtingen

In 1996 werd een volume van 390 miljoen ton ijzererts vervoerd op wereldniveau. Ocean Shipping Consultants¹¹ (OSC) verwacht dat dit volume slechts in beperkte mate zal aangroeien tot ca. 404 miljoen ton in 2000. Op langere termijn wordt een groei verwacht tot een niveau van 436 of 479 miljoen ton, afhankelijk van het aangehouden scenario. In het minst optimistische scenario (436 miljoen ton) bedraagt de groei gemiddeld 0,8 %. In het optimistische scenario (479 miljoen ton) bedraagt de jaarlijkse gemiddelde groei 1,7 %.

Die groei zal zich echter vooral voordoen in China, Afrika, het Midden-Oosten en Latijns-Amerika. Voor Europa daarentegen wordt een afname van de vraag verwacht. Tabel 2.4 geeft de resultaten weer van een oudere prognose¹² (1993) waarin wordt aangegeven waar de belangrijkste groei inzake de vraag naar ijzererts zich zal voordoen. De voorspelde groei op wereldvlak, nl. 1,4 %, ligt in dezelfde grootteorde als de voorspellingen van Ocean Shipping Consultants.

Tabel 2.4: wereldvraag naar ijzererts (in miljoen ton)

	1992	2002	jaarlijkse groei
Industrielanden:			
U.S.A.	17,5	13,4	-2,6%
EG12	121,1	118,4	-0,2%
Japan	112,5	109,5	-0,3%
Andere	10,0	15,1	+4,2%
Totaal :	261,1	256,4	-0,2%
Ontwikkelanden:			
China	20,2	42,2	+7,6%
Afrika en het Midden Oosten	7,1	14,3	+7,3%
Latijns Amerika	4,5	8,1	+6,1%
Andere Aziatische landen	42,8	54,5	+2,4%
Totaal:	74,6	119,1	+4,8%
Oostblok:	28,4	31,3	+1,0%
TOTAAL WERELD:	364,1	406,8	+1,1%
-GOS-export	-26,0	-20,0	
Netto import vraag:	338,1	386,9	+1,4%

Bron: Michael Dunn, "Steel industry raw materials - timing the upturn", Bulktrans 93, London 1993

De staalsector is zeer cyclisch omdat zijn voornaamste cliënten ook onderhevig zijn aan conjunctuurschommelingen. De cliënten van de staalsector zijn de bouwsector (40 %)¹³, de machinebouw (30 %) en de autosector (20 %). De "lange producten" (bewapeningsstaal voor beton, e.d.) zijn bestemd voor de bouwsector en het plaatstaal is voor de auto-industrie.

¹¹ Ocean Shipping Consultants, "Steel Raw Material Shipping to 2010", Chertsey, 1996

¹² Michael Dunn, "Steel industry raw materials - timing the upturn", Bulktrans 93, London 1993

¹³ Bank Brussel Lambert, "Staalindustrie in Europa : vooruitgang door technologie", in: Financiële Berichten, mei 1996

Op lange termijn zijn de vooruitzichten in Europa voor de vraag naar staal slechts zeer matig. De perspectieven voor de bouwsector zijn evenmin schitterend: regeringen trachten de begrotingstekorten in te dijen en zijn daarom minder geneigd om enorme openbare infrastructuurprojecten te financieren (de investeringsinspanningen van overheidswege voor telecommunicatie worden daarentegen wel verhoogd). De woningbouw lijdt onder het wantrouwen dat particulieren hebben tegenover de toekomst. De autosector heeft een zeer zwakke periode achter de rug, doch er zijn volgens verschillende bronnen betere tijden in aantocht. Het departement Studies en Strategie van de BBL verwachtte in mei 1996 dat de autoverkoop in Europa met 3 % zou toenemen in 1996 en met 2,5 % in 1997.

In de auto-industrie staat een toename van de vraag echter niet in voor een evenredige toename van de vraag naar staalproducten. Er wordt steeds gestreefd naar een verlaging van het gewicht van de voertuigen, in functie van een verlaging van het brandstofverbruik. Steeds meer onderdelen kunnen door kunststoffen worden vervangen. Een andere tendens in de auto-industrie is het gebruik van aluminium koetswerken en een groeiend gebruik van aluminium onderdelen (bv. de achteras van de BMW 5-reeks). Een ander voorbeeld is de Audi A8, die in serie wordt geproduceerd met een aluminium koetswerk. Vooral de overschakeling naar onderdelen in aluminium vormt een bedreiging voor de staalproductie. De vlakstaalproducenten reageren op deze tendens door de ontwikkeling van o.m. koetswerken die veel lichter zijn dan de huidige. Ook dit brengt een vermindering van de behoefte aan ijzererts met zich mee.

Staal(producten) uit Oost-Europa en de voormalige Sovjetunie vormen een bedreiging voor de West-Europese producenten, temeer omdat de binnenlandse vraag naar staal in Oost-Europa en de voormalige Sovjetunie sinds een aantal jaren zeer zwak is.

Naast de verminderde behoefte aan staalproducten is er ook een evolutie in de productiemethoden. Sommige staalproducenten schakelen over op elektrische ovens (electric arc furnace (EAF))¹⁴, waarvoor schroot of pellets worden gebruikt ter vervanging van (een deel van) het ijzererts. Met de elektrische oven wordt de metalen lading, die optreedt als elektrische weerstand, door een elektrische stroom opgewarmd en gesmolten. De voordelen van deze techniek zijn de kleine oorspronkelijke investering, de lage vaste kosten, de operationele flexibiliteit en korte productietijden. Deze techniek laat toe om sneller in te spelen op een schommelende vraag naar staal. Voorlopig is de techniek echter technologisch nog niet geschikt om hoogwaardig plaatstaal voor de autosector te produceren. Op termijn zal de technologie verfijnd worden zodat de elektrische oven geschikt zal zijn voor de productie van alle soorten staalproducten. De mate waarin zal overgeschakeld worden naar de nieuwe technologie zal dus afhangen van (1) de mate waarin vlakstaal of "lange producten" worden geproduceerd en (2) de mate waarin de technologie wordt aangepast om ook vlakstaal van hoge kwaliteit te kunnen produceren. Uitgaande van deze twee criteria onderscheidt het departement Studies en Strategie van de BBL¹⁵ drie landengroepen. In de eerste groep is het aandeel van

¹⁴ Deze ontwikkelingen doen zich niet alleen voor in het buitenland. In 1994 werd de hoogoven van Cockerill Sambre in Charleroi stilgelegd om vervangen te worden door een elektrische staaloven. In 2004 wordt mogelijk ook de hoogoven van Ougrée vervangen (om de tien à twaalf jaar wordt een hoogoven grondig vernieuwd of vervangen).

¹⁵ Bank Brussel Lambert, "Staalindustrie in Europa: vooruitgang door technologie" in: Financiële Berichten, mei 1996.

EAF lager dan het aandeel van de “lange producten”. Tot deze groep behoren Duitsland, Luxemburg, het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Italië. In deze landen is er een potentieel voor de uitbreiding van EAF.

De tweede groep landen is samengesteld uit België, Spanje en Frankrijk. Hier komt het EAF-aandeel dicht in de buurt van het aandeel van de “lange producten” en een nieuw potentieel ontstaat pas zodra de nieuwe techniek ten volle kan benut worden voor de aanmaak van plaatstaal. Een derde groep bestaat uit kleine producenten zoals Denemarken, Griekenland, Ierland en Portugal, waar het EAF-aandeel groter is dan dat van de “lange producten”. De opportuniteiten voor EAF zijn hier zeer beperkt. De grootste recente EAF-projecten werden of zullen worden gerealiseerd in Duitsland en Luxemburg¹⁶.

Voor de Vlaamse havens kunnen, afhankelijk van de eindbestemming van de maritieme invoer, verschillende toekomstverwachtingen worden geschetst. Zo zullen de toekomstverwachtingen voor Gent verschillend zijn van deze van de havens van Antwerpen en Zeebrugge.

Gent voert ijzererts in ten behoeve van de plaatselijk gevestigde staalindustrie. Het toekomstige ertsverkeer zal bijna volledig afhangen van de vraag van deze industrie. Er wordt verwacht dat deze in de komende jaren zal stabiliseren op het huidige niveau. De in tabel 2.3 weergegeven cijfers dekken voor Gent niet de volledige aanvoer van ijzererts. Een deel van de ijzererts wordt vòòr de sluis van Terneuzen overgeladen op binnenschepen wegens de te grote diepgang van de zeeschepen die de ijzererts aanvoeren. In 1996 ging het om ongeveer 800.000 ton. Soms wordt ijzererts per binnenschip aangevoerd vanuit Rotterdam. Dit gebeurt occasioneel en om kostprijs-technische redenen: op een zeeschip dat ijzererts aanvoert naar Rotterdam is soms capaciteit vrij om (tegen een lage vervoerprijs) ook een lading ijzererts voor Gent te vervoeren. Een forse (of zelfs volledige) afname van het ijzerertsverkeer naar Gent is mogelijk als de plaatselijke staalindustrie zou overschakelen naar elektrische ovens. Voorlopig wordt deze evolutie niet verwacht.

Het ijzerertsverkeer in Antwerpen en Zeebrugge is slechts voor een klein gedeelte bestemd voor de nationale industrie. Diverse staalbedrijven, waarvoor de havens van Antwerpen en Zeebrugge de erts aanvoeren, schakelen over op elektrische ovens, waarvoor geen ijzererts meer nodig is. De aanvoer voor binnenlands verbruik neemt af ten gevolge van herstructureringen, overnames of zelfs sluitingen van staalproducenten (zie Forges de Clabecq en Boël). Er mag bijgevolg een forse daling in de ertsoverslag voor Antwerpen en Zeebrugge worden verwacht. Deze daling wordt geschat op 25 % in de periode tussen 1996 en 2001 ofwel ongeveer 5 % verlies per jaar¹⁷. Na 2001 zal het verlies voor ijzererts verminderen tot ca. 2 % per jaar.

¹⁶ In Luxemburg wordt de laatste conventionele hoogoven omstreeks maart 1997 gesloten. De Luxemburgse productie (Profil Arbed) gebeurt dan volledig elektrisch.

¹⁷ Het verlies wordt voor Antwerpen enkel aangerekend op de ijzererts en niet voor de non-ferro-erts. Voor de non-ferro-erts te Antwerpen wordt een stabilisering verwacht. Niettegenstaande een geleidelijke afname van de trafieken wordt vooropgesteld, zullen de trafieken in de praktijk wellicht schoksgewijs afnemen.

2.3 Kolen

2.3.1 Huidige situatie

De groep “kolen” bestaat uit steenkool (steamcoal, in hoofdzaak gebruikt in elektriciteitscentrales en warmteproductie en cokescoal, gebruikt voor de productie van cokes), cokes (metaalnijverheid) en bruinkool. De hoeveelheden cokes en bruinkool die in de Vlaamse havens worden verscheept zijn relatief klein. De verdeling tussen steamcoal en cokescoal (samen “steenkool” genoemd) is ongeveer gelijk.

Voor steenkool wordt verwacht dat er nog ruime reserves zijn. De World Energy Council schatte dat er eind 1995 nog ongeveer 1.031,6 miljard ton steenkool technisch en economisch exploiteerbaar is, hetgeen bij het huidige verbruik neerkomt op een reserve voor 228 jaar. Deze reserves zijn over de hele wereld vrij gelijkmatig verspreid. De belangrijkste reserves bevinden zich in Azië en Australië (311,5 miljard ton), Noord-Amerika (250,4 miljard ton), de voormalige Sovjetunie (241,0 miljard ton), Europa (156,7 miljard ton), Afrika en het Midden-Oosten (61,9 miljard ton) en Centraal- en Zuid-Amerika (10,2 miljard ton). De huidige reserves voor aardolie en aardgas zullen nog voldoende zijn (bij huidig verbruik) voor 43 respectievelijk 65 jaar¹⁸. Daarbij worden ontdekkingen van nieuwe putten niet meegerekend. Wordt rekening gehouden met het feit dat er nog regelmatig nieuwe ontginningsplaatsen worden ontdekt, dan zouden de reserves voor aardolie volgens deskundigen van het Internationaal Energie Agentschap¹⁹ nog voldoende zijn voor minstens de komende 300 jaar.

Tabel 2.5: evolutie van de steenkoolinvoer 1987-1995 (in miljoen ton)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995*
BLEU	9,13	11,06	12,76	14,76	14,42	14,01	11,71	12,66	14,11
Duitsland	8,05	7,35	6,34	9,32	14,63	15,03	13,48	15,40	15,68
Frankrijk	13,16	12,00	15,97	19,34	21,79	22,00	14,48	12,19	9,80
Groot-Brittannië	9,78	12,02	12,13	14,72	19,48	20,23	15,83	15,04	15,17
Spanje	8,81	8,77	10,57	10,46	12,89	15,08	12,54	11,77	12,73
EU12 / EU15**	101,20	104,03	111,83	125,98	140,60	140,47	116,97	121,15	138,35
Wereld	348,00	374,00	385,00	400,00	403,00	405,00	390,00	403,00	445,00

Bron: Verein Deutscher Kohlenimporteure, Jahresbericht 1995.

*Voorlopige cijfers

**Vanaf 1/1/1995

¹⁸ British Petroleum, “BP Statistical review of world energy 1996”, London, 1996.

¹⁹ International Energy Agency, “Oil, Gas and Coal supply outlook”, Paris, 1995.

Tabel 2.6: evolutie van de steenkooluitvoer 1987-1995 (in miljoen ton)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995*
BLEU	0,94	0,86	0,80	0,67	0,67	0,65	0,65	0,97	0,82
Duitsland	5,62	4,31	5,19	5,10	3,31	1,53	0,96	1,16	1,26
Frankrijk	0,84	1,54	0,70	0,58	0,61	0,49	0,60	0,55	0,40
Groot-Brittannië	2,36	1,73	2,07	2,30	1,81	0,95	1,04	1,22	0,74
Spanje	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
EU12 / EU15**	11,79	10,49	9,98	11,17	8,89	5,74	5,53	7,00	5,75
Wereld	348,00	374,00	385,00	400,00	403,00	405,00	390,00	403,00	445,00

Bron: Verein Deutscher Kohlenimporteure, Jahresbericht 1995.

* Voorlopige cijfers

**Vanaf 1/1/1995

De BLEU importeerde in 1995 14,11 miljoen ton steenkool. De belangrijkste herkomsten zijn de Verenigde Staten (4,1 miljoen ton), Zuid-Afrika (4,4 miljoen ton) en Australië (2,6 miljoen ton).

De steenkoolinvoer nam tussen 1987 en 1995 snel toe in België en Duitsland. Voor Frankrijk en Groot-Brittannië was er tot 1992 een snelle toename van de steenkoolinvoer waarneembaar, die echter voor beide landen vanaf 1993 sterk werd omgebogen. De snelle groei vòòr 1993 is zeker niet louter te wijten aan een toenemend verbruik van steenkool. Grotendeels is deze evolutie toe te schrijven aan de stopzetting van de eigen productie: in de tweede helft van de jaren tachtig en in het begin van de jaren negentig werden in West-Europa veel steenkoolmijnen gesloten. België vormde hierop geen uitzondering. De laatste Belgische steenkoolmijn werd in 1992 gesloten. Tabel 2.7 geeft de eigen steenkoolproductie weer voor België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Spanje, de Europese Unie en de Wereld. Alleen al de afname van de eigen productie van Duitsland en Groot-Brittannië bedraagt enkele tientallen miljoenen tonnen. Ten minste een deel hiervan zal opgevangen moeten worden door ingevoerde steenkool. De Vlaamse havens kunnen hierin een rol spelen.

Tabel 2.7: evolutie van de eigen steenkoolproductie 1987-1995 (in miljoen ton)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995*
BLEU	4,35	2,49	1,89	1,04	0,64	0,22	0	0	0
Duitsland	82,38	79,32	77,45	76,55	72,74	72,15	64,17	57,62	58,85
Frankrijk	13,74	12,14	11,47	10,49	10,13	9,47	8,58	7,46	6,98
Groot-Brittannië	101,65	101,38	98,29	89,29	91,34	84,37	67,51	47,81	49,92
Spanje	19,34	19,00	19,29	19,62	18,28	18,49	18,12	17,95	17,68
EU12 / EU15**	221,75	214,65	208,77	197,35	193,39	185,03	158,71	131,00	133,42
Wereld	3409,4	3453,9	3550,0	3569,6	3525,7	3530,8	3487,3	3567,7	3640,0

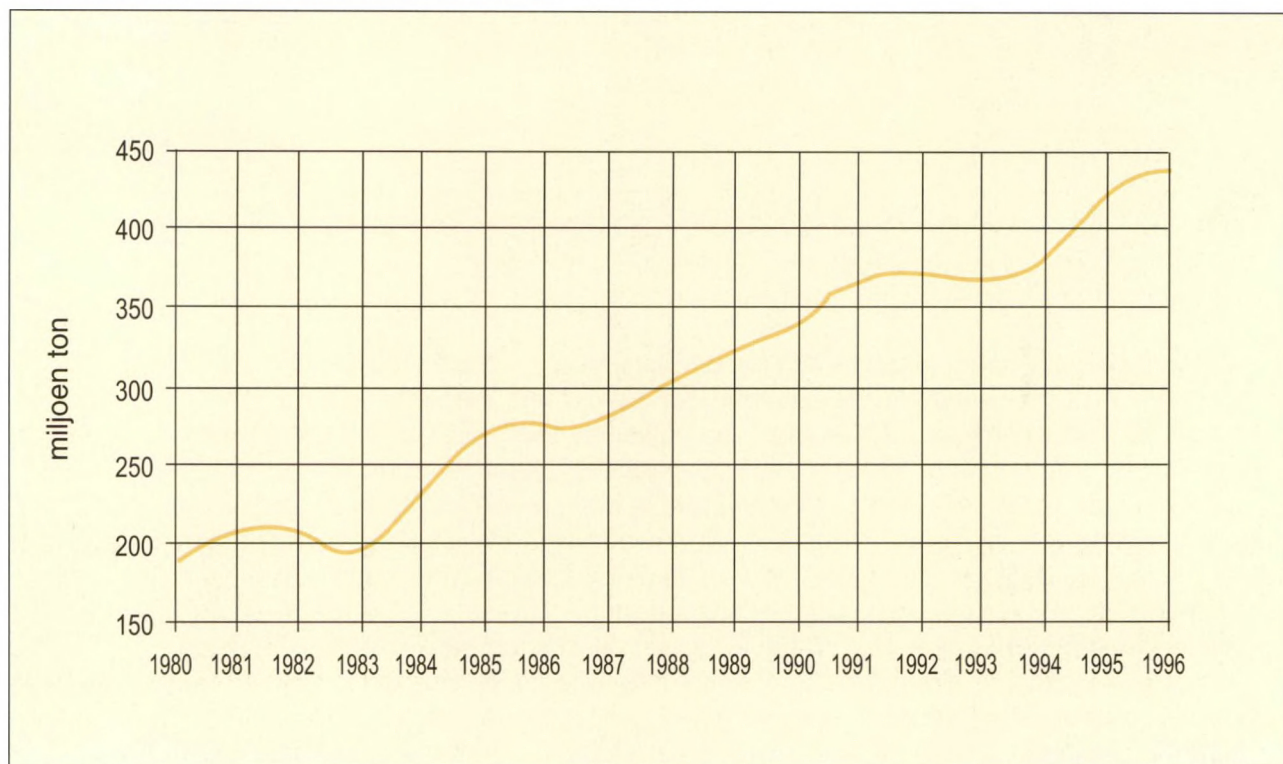
Bron: Verein Deutscher Kohlenimporteure, Jahresbericht 1995.

*Voorlopige cijfers

**Vanaf 1/1/1995

Het mondiale maritieme verkeer van steenkool is bijna continu toegenomen in de periode 1980-1996. In 1980 bedroeg het maritieme vervoer van steenkool in de wereld nog 188 miljoen ton, in 1990 ging het om 342 miljoen ton en in 1996 gaat het om 437 miljoen ton²⁰. Van die 437 miljoen ton is 257 miljoen ton steamcoal en 180 miljoen ton cokes²¹. In figuur 2.9 wordt de evolutie van het mondiale maritieme verkeer van steenkool weergegeven. In figuur 2.10 worden de belangrijkste handelsstromen tussen de grote zones van steenkoolproductie en steenkoolverbruik weergegeven voor 1995.

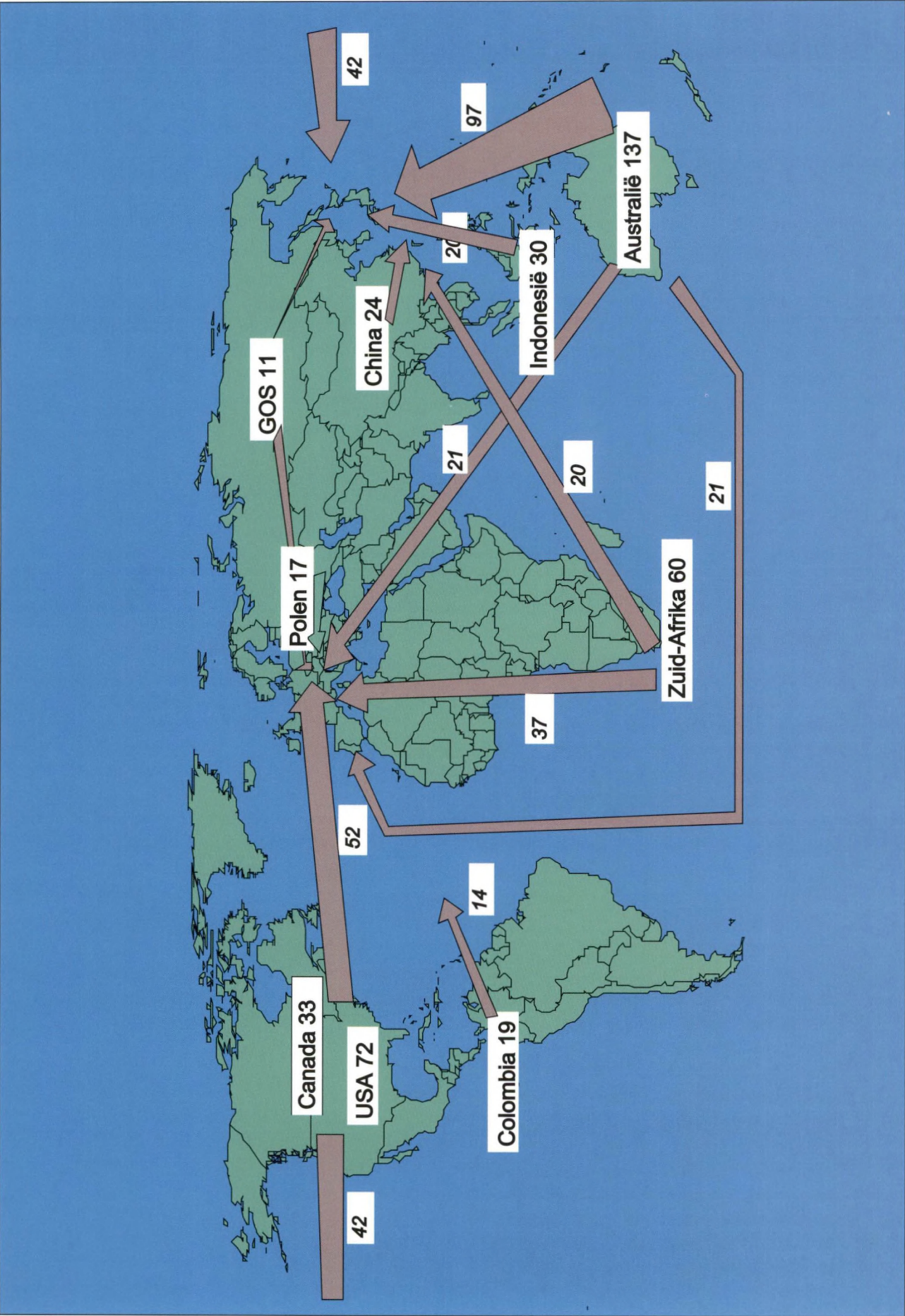
Figuur 2.9: Maritiem verkeer van steenkool in de wereld



²⁰ Fearnleys Review 1996, Fearnresearch, Oslo, januari 1997.

²¹ Verein Deutscher Kohlenimporteure e.V., Jahresbericht 1995, Hamburg, 1996.

Figuur 2.10: Belangrijkste handelsstromen van steenkool 1995 (het cijfer naast de naam is de productie, het cijfer naast de pijl is de handelsstroom, telkens in miljoen ton)



In de Vlaamse havens is het maritieme verkeer van vaste brandstoffen (dus steenkool, cokes en het minder belangrijke bruinkool), tussen 1980 en 1996 toegenomen van 9,6 tot 12,6 miljoen ton (zie tabel 2.8 en figuur 2.11).

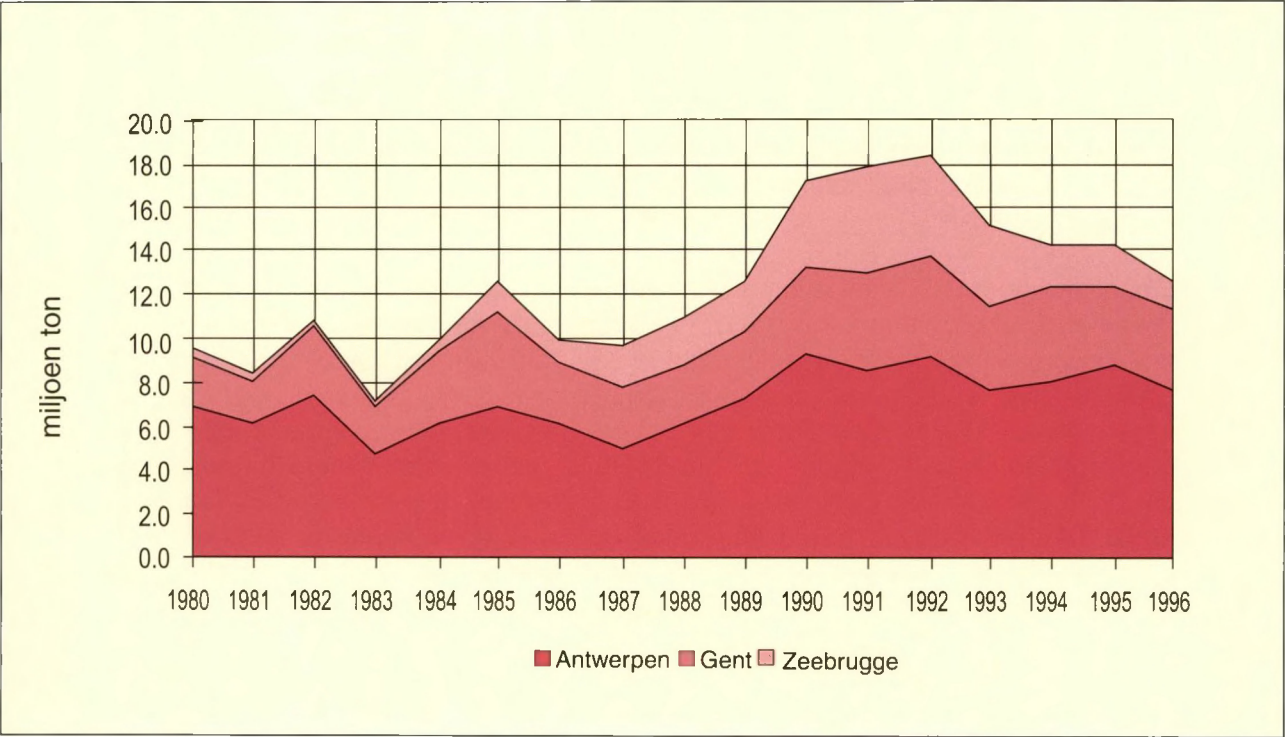
Voor de haven van Antwerpen kan een toename worden opgetekend, hoewel het in diverse jaren voorkomt dat de trafiek één of zelfs meerdere miljoenen tonnen lager ligt. Dergelijke fluctuaties zijn onder meer het gevolg van de aanleg van voorraden in functie van prijsschommelingen. Sinds 1990 bedraagt de kolentrafiek in Antwerpen 8 à 9 miljoen ton. In de haven van Gent ligt de kolentrafiek sinds 1990 rond de 4 miljoen ton. In de jaren tachtig lag de kolentrafiek eerder rond de 2 à 3 miljoen ton. De haven van Zeebrugge begon pas vanaf de tweede helft van de jaren tachtig betekenis te krijgen op het gebied van steenkool. Vanaf 1993 werd echter terug een daling ingezet. Van de 4 à 5 miljoen ton steenkool die in 1990, 1991 en 1992 werden verscheept, blijft in 1996 nog slechts 1,3 miljoen ton over. De verklaring hiervoor ligt in de afname van het transhiment van kolen via de haven van Zeebrugge naar Groot-Brittannië. Deze afname was het gevolg van de beslissing van de National Coal Board in Groot-Brittannië om eerst de kolenvoorraden op te gebruiken alvorens opnieuw over te gaan op de invoer van steenkool via Zeebrugge. De invoer van steenkool in Groot-Brittannië via Zeebrugge begint stilaan terug op gang te komen.

Tabel 2.8: maritiem kolenverkeer Vlaamse havens (miljoen ton), 1980-1996

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	6,8	2,3	0,4	9,6
1981	6,0	2,0	0,4	8,4
1982	7,4	3,0	0,3	10,8
1983	4,7	2,1	0,4	7,1
1984	6,1	3,3	0,4	9,8
1985	6,9	4,2	1,3	12,5
1986	6,0	2,9	1,0	9,9
1987	5,0	2,8	1,9	9,7
1988	6,1	2,6	2,1	10,9
1989	7,3	2,9	2,3	12,6
1990	9,4	3,8	4,0	17,2
1991	8,5	4,3	5,0	17,8
1992	9,1	4,6	4,6	18,3
1993	7,7	3,8	3,6	15,0
1994	8,1	4,2	1,9	14,3
1995	8,8	3,6	1,9	14,2
1996	7,7	3,6	1,3	12,6
jaarlijks gemidd. groei 1980-1996	0,8%	2,8%	7,3%	1,7%

Bron: gegevens havenbesturen

Figuur 2.11: Evolutie maritiem kolenverkeer Vlaamse havens



2.3.2 Toekomstverwachtingen

Voor steenkool die niet gebruikt wordt voor de productie van cokes zijn de perspectieven op korte en lange termijn verschillend. Er zijn diverse ontwikkelingen die de aanvoer per zeeschip van steenkool beïnvloeden.

Evoluties op korte termijn

Op korte termijn mag verwacht worden dat het verbruik van steenkool ten behoeve van de binnenlandse elektriciteitsproductie zal stabiliseren of zelfs afnemen. Het aandeel van de vaste brandstoffen is sinds het begin van de jaren tachtig afgenomen ten voordele van de kernenergie en de gasvormige brandstoffen (vooral aardgas). Tabel 2.9 geeft het aandeel weer van de primaire energiebronnen in de elektriciteitsproductie in België. Op zeer korte termijn komt er nog een verhoging van het aandeel van kernenergie, als België energie betreft van de Franse kerneenheden Chooz B1 (opgestart in juli 1996) en Chooz B2 (vanaf 1997). Chooz B1 heeft een vermogen van 1.450 megawatt, België zal hiervan 347 megawatt afnemen.

Tabel 2.9: Aandeel van de primaire energiebronnen in de elektriciteitsproductie in België

Brandstoffen	1983	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Kerncentrales	45,7%	59,7%	60,2%	59,2%	56,2%	55,5%	57,3%
Vaste brandstof	27,6%	23,5%	22,7%	23,7%	24,1%	22,9%	20,8%
Vloeibare brandstof	12,7%	2,6%	1,9%	1,9%	2,0%	1,6%	1,4%
Gasvormige brandstof	11,3%	12,7%	12,9%	13,2%	15,4%	17,6%	18,2%
Andere	2,7%	1,9%	2,3%	2,0%	2,3%	2,4%	2,3%

Bron: Beroepsfederatie der producenten en verdelers van Elektriciteit in België, diverse jaarverslagen.

Tussen 1997 en 2005 gaat Electrabel een aantal productie-eenheden sluiten. Het gaat om in totaal 24 eenheden, waarvan 14 in Vlaanderen gelegen zijn. Deze (meestal steenkoolgestookte) centrales worden vervangen door moderne kolen-centrales of STEG²²-eenheden die aardgas als brandstof gebruiken. Deze evolutie zal het binnenlandse verbruik van steenkool doen verminderen. Voorlopig neemt het verbruik van steenkool voor de elektriciteitsproductie bijgevolg af. In 1995 verbruikte Electrabel nog 5,3 miljoen ton steenkool. Voor 1996 lag dat cijfer 500.000 à 600.000 ton lager.

Gunstiger (voor de Vlaamse havens) zijn de ontwikkelingen in Duitsland, waar een bijkomende vraag zal ontstaan door het einde of de afbouw van de akkoorden die de Duitse elektriciteitsproducenten binden aan de Duitse steenkoolnijverheid. Deze evolutie werd reeds langer aangekondigd, doch de afbouw gaat minder snel dan verwacht. De Duitse steenkoolnijverheid produceerde in 1995 nog ca. 59 miljoen ton steenkool. Vanaf 1 januari 1996 is de Duitse steenkoolnijverheid in directe concurrentie met de geïmporteerde steenkool, waarvan de prijs een stuk lager ligt. Tabel 2.10 geeft dit aan. Duitsland heeft op datzelfde moment de enorme subsidies, die dienden om een deel van het kostprijsverschil tussen binnenlandse en ingevoerde steenkool te dekken, reeds gedeeltelijk teruggeschroefd. Er is een zware politieke druk om deze subsidies verder af te schaffen, doch de gevolgen hiervan voor de werkgelegenheid zijn zeer ernstig. Er werken in Duitsland momenteel 300.000 mensen in de Duitse steenkoolmijnen en de ervan afhankelijke toeleveringsindustrie²³. In ieder geval zijn er bewegingen bezig in de richting van herstructureringen in functie van lagere productie- en administratiekosten en eventueel fusies²⁴.

De Vlaamse havens (en dan vooral Antwerpen) kunnen wellicht een aandeel verwerven in de aanvoer van steenkool naar Duitsland. De haven van Rotterdam heeft echter een zeer belangrijk marktaandeel inzake de aanvoer van steenkool naar Duitsland en beschikt o.m. over de mogelijkheden om deze goederen met zesbaksduwvaart over de Rijn naar Duitsland te vervoeren. Ook de Duitse havens Hamburg en Bremen voelen zich geroepen om de bijkomende Duitse vraag naar steenkool op te vangen. Het succes van deze Duitse havens is mede afhankelijk van de prijspolitiek die de Duitse spoorwegen voeren in dit verband.

Tabel 2.10: prijsevolutie steenkool in Duitsland 1984-1995 (in Duitse Mark per ton steenkool-equivalent)

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
door Duitsland ingevoerde Steenkool	139,8	158,8	118,3	88,6	81,7	96,2	95,4	88,7	83,3	71,9	70,4	76,0
Duitse steenkool	254,0	255,0	255,0	258,0	262,0	267,0	270,0	272,0	287,0	289,0	291,0	291,0

Bron: Verein Deutscher Kohlenimporteure / BAW, Statistik der Kolenwirtschaft

²² De STEG-centrales werken met een gecombineerde stoom- en gascyclus. De energie van de hete uitlaatgassen van de brander wordt gebruikt om via een tweede stoomketel (de recuperatiestoomketel) een bijkomende alternator aan te drijven. Deze alternator wekt eveneens elektriciteit op, waardoor het totale rendement van de centrale rond de 50% komt te liggen. Een klassieke thermische centrale haalt slechts een rendement van 40%.

²³ "Europe: is there stille a growing market for coal imports?", in: Coaltrans International, december 1996.

²⁴ "German Coal Industry faces truth and consequences", in: International Bulk Journal, januari 1997.

In Zeebrugge werden kolen voor een deel aangevoerd ten behoeve van transshipment naar Groot-Brittannië. Deze transshipment is echter voor een groot deel stilgevallen omdat in Groot-Brittannië eerst de aangelegde voorraden werden (worden) verbruikt alvorens opnieuw steenkool in te voeren. De invoer door Groot-Brittannië via Zeebrugge is voor een deel terug op gang gekomen. Toch moet rekening gehouden worden met een aantal factoren die een negatieve invloed hebben op deze goederenstroom:

- (1) de mijnsluitingen in Groot-Brittannië gebeuren toch minder drastisch dan aanvankelijk werd aangenomen (hoewel de eigen productie van steenkool tussen 1987 en 1995 is afgenomen van 102 tot 50 miljoen ton);
- (2) het feit dat ook in Groot-Brittannië meer en meer gas wordt gebruikt in de elektriciteitsproductie en
- (3) het feit dat de Britse havens meer en meer met een grotere diepgang worden uitgerust, zodat zij voor een groter deel zelf de grotere scheepsladingen steenkool kunnen ontvangen.

Evoluties op langere termijn

Op lange termijn mag verwacht worden dat voor de elektriciteitsproductie meer van steenkool en LNG gebruik gemaakt zal worden dan van kernenergie of vloeibare brandstoffen. Uitbreiding van het kerncentralepark op Belgisch grondgebied is voorlopig onwaarschijnlijk, rekening houdende met de publieke opinie omtrent kernenergie.

Door energieproducenten in o.m. Nederland en België (in het kader van een Europees onderzoeksproject) wordt momenteel geëxperimenteerd met een nieuw systeem voor de vergassing van steenkool. Daarbij kan gas gewonnen worden uit steenkool. Het systeem kan over een tiental jaar operationeel zijn en zal - op voorwaarde dat de proeven slagen - terug een verhoging van het verbruik van steenkool met zich meebrengen. Het nieuwe systeem maakt misschien een lagere kostprijs mogelijk. De klassieke centrales worden immers steeds duurder (zelfs iets duurder dan kerncentrales of gasgestookte centrales) vanwege de zeer strenge milieu-eisen die hoge investeringen vergen voor de zuivering van rookgassen.

Concrete groeiverwachtingen

Een Drewry-studie²⁵ uit 1992 voorziet een toename van het Belgisch binnenlands verbruik van steenkool van 4,5 miljoen ton in 1991 naar 6,3 miljoen ton in 2000 voor de elektriciteitsproductie, en van 2,9 naar 3,0 miljoen ton voor industrieel gebruik en de huishoudens. In totaal zou het steenkoolverbruik volgens deze bron tussen 1991 en 2000 toenemen van 7,4 tot 9,3 miljoen ton, zijnde 1,9 miljoen ton of jaarlijks gemiddeld 2,6 %. Het verbruik van cokes is moeilijker voorspelbaar en is afhankelijk van de vraag naar staal.

²⁵ Drewry Shipping Consultants, "Global prospects for steam coal trade, trade flows and ship demand to 2000", juli 1992.

Marconsult en Ocean Shipping Consultants²⁶ verwachtten in 1993 voor het totale kolenverkeer via de Vlaamse havens een evolutie van 13,8 miljoen ton in 1991 tot 15,5 miljoen ton in 2000 en tot 16,2 miljoen ton in 2005. Dit is gemiddeld 1,3 % per jaar tot 2000 en gemiddeld 0,9 % tussen 2001 en 2005. Het verbruik van steenkool zal volgens Drewry groeien met meer dan 2,5 % per jaar.

In dit rapport wordt voor de steamcoal een jaarlijkse toename verwacht van het maritieme verkeer van ca. 3 % in 1997 en zelfs 4 à 5 % gedurende enkele jaren daarna in functie van het toenemen van de Duitse vraag (1997) en de feedering voor Groot-Brittannië. Echter, de steamcoal maakt slechts ongeveer de helft uit van de totale groep van de kolen, zodat de groeicijfers slechts voor de helft mogen doorberekend worden²⁷. Voor de totale groep worden de volgende groeicijfers vooropgezet (zie tabel 2.11). Deze cijfers zijn minder optimistisch dan in het vorige Jaarlijks Rapport.

Tabel 2.11: groeiverwachtingen voor het maritieme verkeer van steenkool

	Groei %
1997	+2,25%
1998	+2,25%
1999	+2,25%
2000	+1,5%
2001	+1,5%
2002	+1,0%
2003	+1,0%
2004	+1,0%
2005	+1,0%

2.4 Granen en derivaten

2.4.1 Huidige situatie

De granen bestaan o.m. uit tarwe, gerst, rogge, haver en maïs en dienen voor de productie van voedingsmiddelen voor de mens als voor de productie van veevoeder. Bij de verwerking van oliehoudende zaden (sojabonen, raapzaad, lijnzaad, sesamzaad, palmpitten, grondnoten) en van granen blijven afvalproducten over. Dit zijn de derivaten (zemelen, maisgluten, sojaschroot).

²⁶ Marconsult & Ocean Shipping Consultants, "European Sea Port Policy", report prepared for the European Parliament, European Parliament, Luxembourg, 1993.

²⁷ Voor de coking coal is op zijn hoogst een stabilisering te verwachten.

Voor de granen gaat de rangeverkeer in dalende lijn. De afname van de afzet van granen in de veevoederindustrie hangt samen met de vermindering van de veestapel en het toenemend gebruik van enkelvoudige grondstoffen in de veevoederproductie²⁸. Het gebruik van deze graanvervangende producten vloeit voort uit de landbouwpolitiek van de Europese Unie. De granen die vroeger werden aangevoerd, dienden voor een groot deel als grondstof voor de mengvoederindustrie. Om de Europese landbouwers de kans te geven om hun duurdere producten op de Europese markt af te zetten, werd een tariefmuur opgetrokken voor de geïmporteerde granen. Voor de mengvoederindustrie werden de geïmporteerde granen te duur en men ging op zoek naar graanvervangende producten waarvoor nog geen importbeperkingen bestonden. De oplossing werd gevonden in de graanderivaten, die als eiwit- en zetmeeldragende producten het graan grotendeels konden vervangen. Later werden ook voor deze producten invoerbeperkingen opgelegd. Door het gebruik van de derivaten in plaats van granen en de stijgende productie van graan binnen de Europese Unie ten gevolge van de gegarandeerde prijzen, ontstonden grote overschotten, die afgezet moesten worden op de wereldmarkt met behulp van aanzienlijke exportsubsidies.

Wereldwijd werden in 1996 ca. 188 miljoen ton granen vervoerd per zeeschip. Dit volume varieerde in de loop van de jaren tachtig tot nu tussen de 165 en de 208 miljoen ton²⁹. Van jaar tot jaar fluctueren de cijfers sterk, onder meer onder invloed van de kwantiteit van de oogsten alsook van de wereldwijd georganiseerde voedselhulpprogramma's. De over zee vervoerde graansoorten betreffen vooral tarwe (44 %), maïs (28 %) en soja (15 %). Rijst en tapioca hebben een aandeel van 6 % respectievelijk 3 %.

In de Vlaamse havens heeft vooral Gent de laatste jaren moeten inleveren op het gebied van granen en derivaten. De concurrentiestrijd tussen Gent en de Franse graanhaven Rouen is hiervoor de oorzaak. Ook de havens van Rotterdam en Amsterdam zijn belangrijke concurrenten van de Vlaamse havens. De graanoverslag in Antwerpen is tussen 1988 en 1996 met gemiddeld 3,5 % per jaar afgenomen. In 1980 bedroeg de overslag van granen en graanderivaten te Antwerpen nog 9,9 miljoen ton. Het ging daarbij toen echter om transshipment³⁰ van Amerikaans graan. De haven van Zeebrugge heeft een relatief laag overslagcijfer voor granen en derivaten.

Tabel 2.12 en figuur 2.12 geven meer gedetailleerde informatie.

²⁸ Havenbedrijf Rotterdam, Rotterdam Port Statistics, Focus agribulk, 1994.

²⁹ Fearnleys Review 1996, Fearnleys, Oslo, januari 1997.

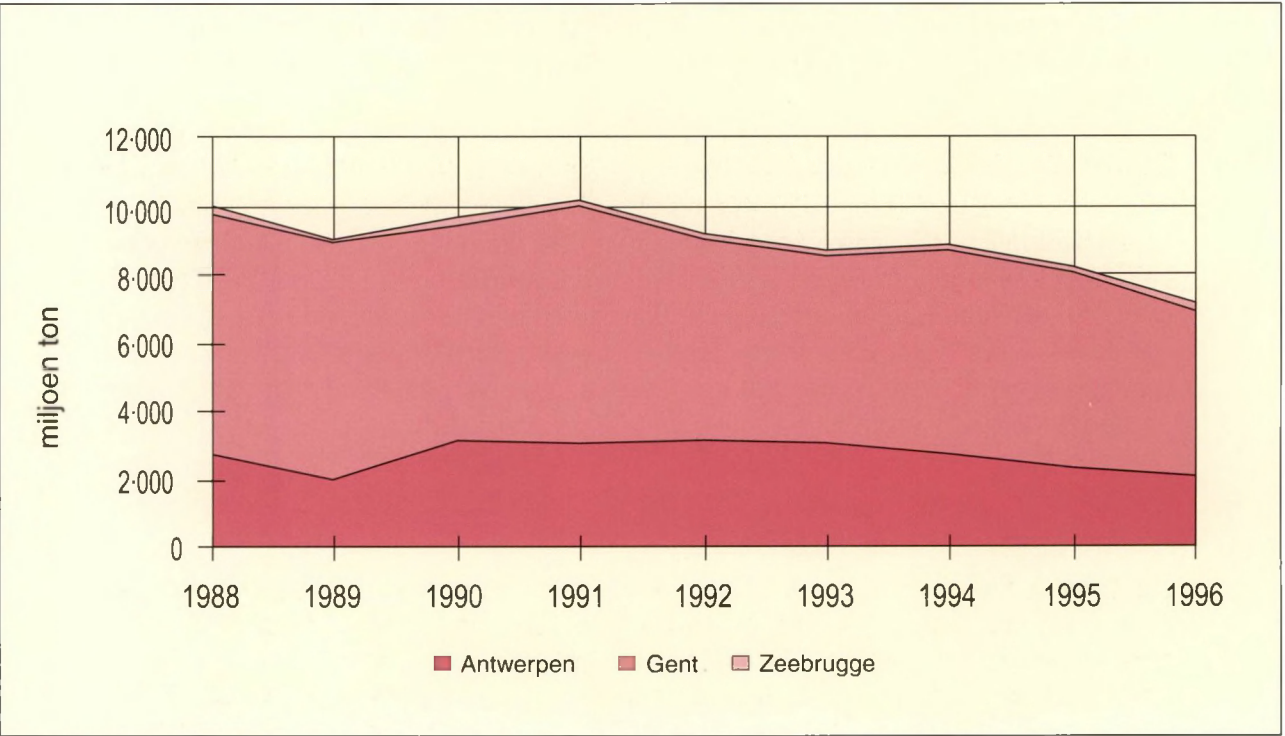
³⁰ Het graan werd per zeeschip naar de haven van Antwerpen aangevoerd, en ook weer per zeeschip afgevoerd, zodat elke ton graan twee keer in de statistieken voorkomt.

Tabel 2.12: maritiem verkeer van granen en -derivaten in de Vlaamse havens (1.000 ton)³¹

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1988	2.751	6.901	271	9.923
1989	2.023	6.884	150	9.057
1990	3.079	6.331	211	9.621
1991	2.938	7.045	141	10.124
1992	3.105	5.947	114	9.166
1993	2.991	5.557	94	8.642
1994	2.751	5.989	76	8.816
1995	2.346	5.655	107	7.095
1996	2.067	4.816	212	7.095
jaarlijks gemidd. groei 1980-1996	-3,5%	-4,4%	-3,0%	-4,1%

Bron: gegevens havenbesturen

Figuur 2.12: Overslag van granen en graanderivaten in de Vlaamse havens



³¹ De havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge beschikken niet steeds alle drie over volledige tijdreeksen met vergelijkbare overslaggegevens voor bepaalde goederengroepen (zoals granen, meststoffen, enz.). De havens van Gent en Zeebrugge hanteren de NVS-nomenclatuur (Nomenclatuur der Vervoersstatistieken), overeenkomstig de NIS-indeling. De haven van Antwerpen hanteert een eigen indeling. De beschikbaarheid van de onderling vergelijkbare gegevens is voor Gent en Zeebrugge tevens afhankelijk van de invoering van het computersysteem dat voor de verwerking van de statistische gegevens zorgt. De tijdreeksen worden in dit rapport steeds weergegeven vanaf 1980, tenzij vergelijkbare gegevens, om bovenvermelde redenen, niet voor alle jaartallen en alle havens beschikbaar zijn.

2.4.2 Toekomstverwachtingen

De productie van granen en derivaten in de Europese Unie hangt nauw samen met de menselijke graanconsumptie en de omvang van de veestapel. Tussen het ene jaar en het andere kunnen sterke schommelingen in de graanproductie voorkomen als gevolg van het al dan niet lukken van de graanoogst. In 1995 zijn verschillende factoren de oorzaak van een lage productie en bijgevolg een vraag die hoger lag dan het aanbod (met forse prijsstijgingen tot gevolg). In het voorjaar van 1995 had de graanoogst in de Verenigde Staten sterk geleden onder overmatige regenval; door droogte en gebrek aan kunstmest lag de Russische graanoogst lager dan verwacht en in China mislukte de oogst als gevolg van overstromingen. De Spaanse oogst mislukte door de droogte.

Het Europese landbouwbeleid is gericht op de afbouw van de exportsubsidies en de invoertarieven. In overeenstemming met deze maatregelen wordt de vermindering van de agrarische productie gestimuleerd (subsidie voor braakliggende gronden, melkquota). Rekening houdende met de slechte oogst van 1995 heeft de Europese Unie de export van Europees graan echter gereguleerd. Een belangrijk deel van de eigen productie in de Europese Unie is nodig voor de eigen consumptie.

De menselijke consumptie van granen heeft een verzadigingspunt bereikt en zal wellicht afnemen. De rundveestapel zal in zekere mate nog verder afnemen door een toenemende productiviteit in de melkproductie. Een daling in de veestapel vermindert de behoefte aan granen en graanderivaten voor de productie van veevoeders.

De overslag in de Vlaamse havens van granen en graanderivaten is het laatste decennium in belangrijke mate afgenomen. Voor de nabije toekomst is een duurzame groei van deze overslagcijfers niet te verwachten. In dit rapport wordt rekening gehouden met een stabilisering van het havenverkeer van granen en graanderivaten voor de Vlaamse havens.

2.5 Meststoffen in massagoedbehandeling

2.5.1 Huidige situatie

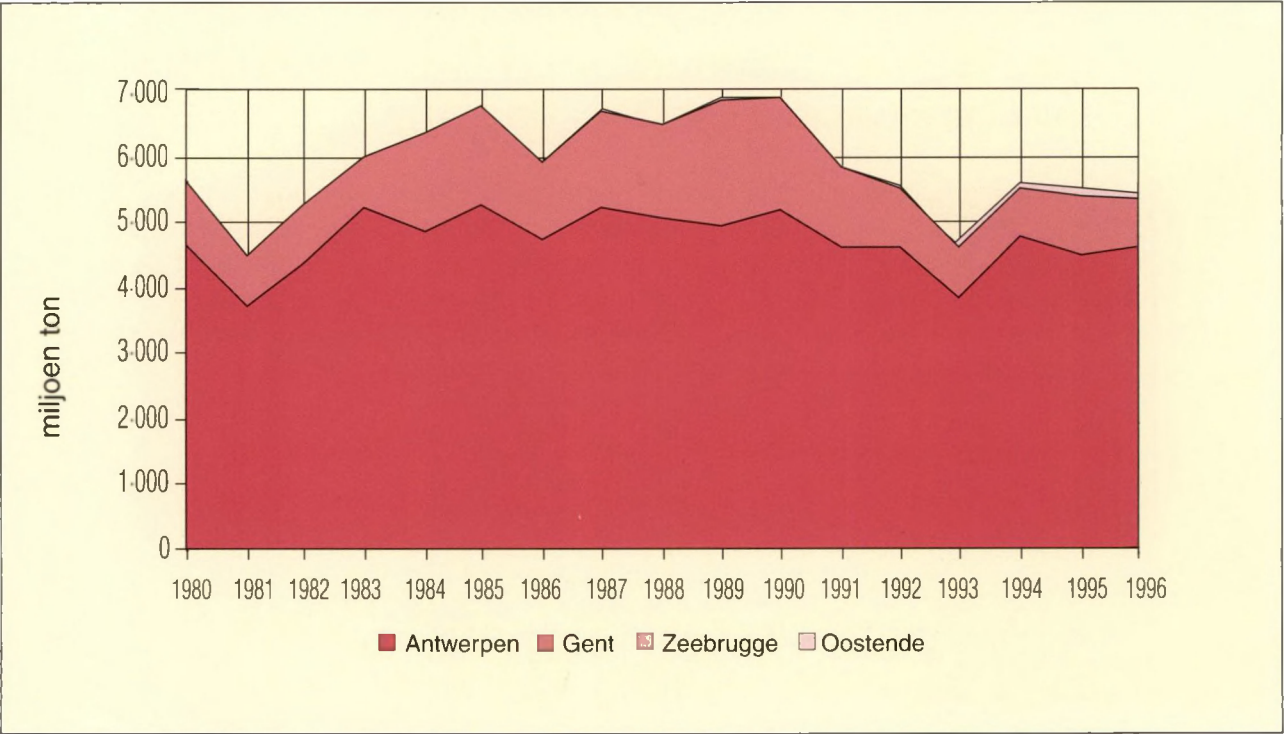
De behandeling van meststoffen vindt hoofdzakelijk plaats in de havens van Antwerpen en Gent. In de haven van Antwerpen bedraagt het trafiekcijfer reeds geruime tijd 4 à 5 miljoen ton. In Gent ligt het trafiekcijfer voor de meststoffen in massagoedbehandeling rond de 1 miljoen ton. Tussen 1984 en 1991 lag dit trafiekcijfer in Gent substantieel hoger. Tabel 2.13 en figuur 2.13 geven de evolutie van de meststofoverslag weer.

Tabel 2.13: meststoffen in massagoedbehandeling in de Vlaamse havens (in 1.000 ton), 1980-1996

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	4.638	975	-	-	5.613
1981	3.690	769	-	-	4.460
1982	4.342	935	-	-	5.277
1983	5.239	753	-	-	5.991
1984	4.863	1.491	-	-	6.354
1985	5.280	1.490	-	-	6.770
1986	4.723	1.179	-	-	5.902
1987	5.217	1.460	12	-	6.689
1988	5.033	1.441	19	-	6.493
1989	4.926	1.898	28	-	6.852
1990	5.167	1.689	15	-	6.871
1991	4.574	1.220	16	-	5.811
1992	4.589	901	17	-	5.507
1993	3.836	747	26	77	4.686
1994	4.748	719	9	87	5.563
1995	4.434	956	7	88	5.485
1996	4.559	765	10	76	5.410
jaarlijks gemidd. groei 1980-1996	-0,1%	-1,5%	-	-	-0,2%

Bron: Jaarverslag VHC / Havenbesturen

Figuur 2.13: Overslag van meststoffen in de Vlaamse havens



De lossingen kunnen op termijn eventueel nog toenemen ten gevolge van een verplaatsing van de productie naar niet-Europese landen. De ladingen daarentegen zullen daardoor op termijn afnemen. De productie van kunstmeststoffen zal getemperd worden door de verbruiksbeperkingen die door de Europese Unie worden opgelegd in functie van het wegwerken van landbouwoverschotten. Voor de natuurlijke meststoffen (hoofdzakelijk ruwe fosfaten) kan slechts een zeer beperkte groei worden verwacht. De productie van fosfaten voor waspoeders zal sterk afnemen.

2.5.2 Toekomstverwachtingen

Er wordt aangenomen dat de overslag van meststoffen langzaam zal afnemen (-1 % per jaar).

Hoofdstuk 3 : vloeibare massagoederen in de Vlaamse havens

3.1 Vloeibare massagoederen: omschrijving

De vloeibare massagoederen omvatten de goederen die rechtstreeks, zonder verpakking, in de tanks van een zeeschip, een tankwagen of tankwagon kunnen overgeslagen worden in een vloeibare toestand. Het vervoer van vloeibare massagoederen is eveneens mogelijk door middel van pijpleidingen. Ook de lossing en de lading gebeurt door middel van pijpleidingen (buizen, leidingen) en pompen. Tot de vloeibare massagoederen worden ook sommige gassen gerekend: aardgas (LNG) en petroleumgas (LPG). Beide gassen worden meestal in vloeibare toestand vervoerd en/of opgeslagen. De belangrijkste vloeibare massagoederen zijn aardolie, aardolieproducten, chemicaliën, LNG en LPG.

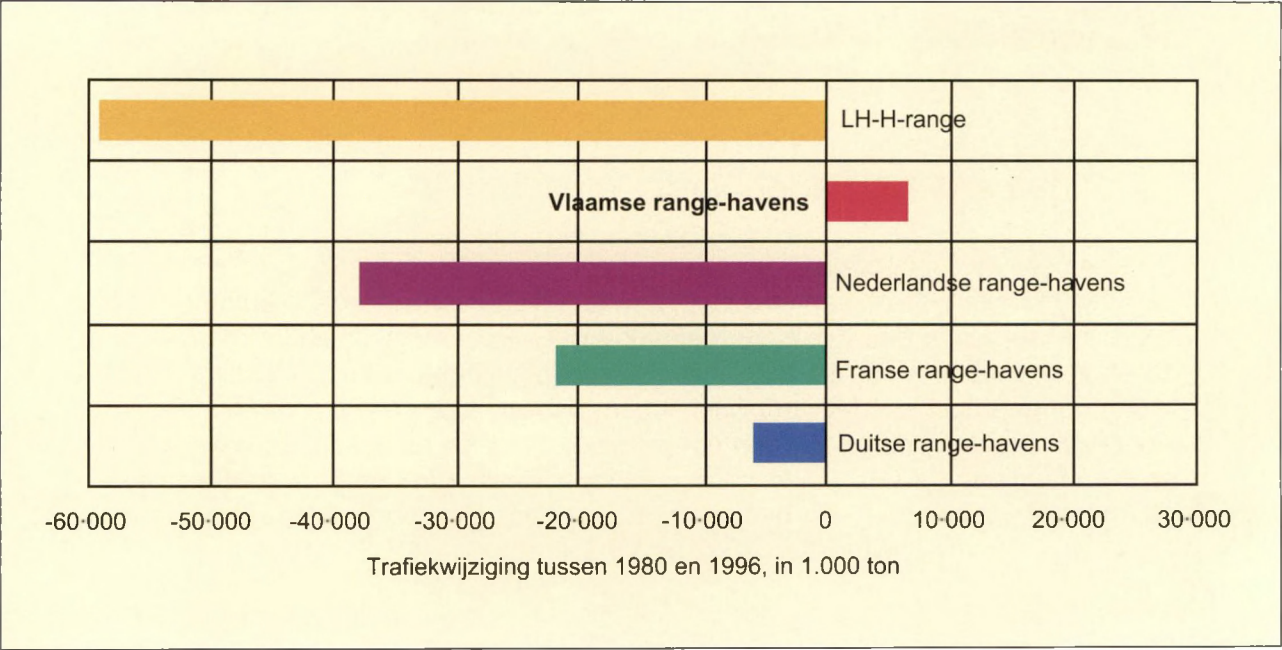
3.2 Evoluties in de trafiek van vloeibare massagoederen

In 1996 werd in de havens van de Le Havre-Hamburg range 247 miljoen ton vloeibare massagoederen behandeld. Het grootste deel daarvan (136 miljoen ton) werd in de haven van Rotterdam gelost of geladen. Voorts zijn ook de havens van Le Havre en Antwerpen belangrijk in deze trafieken.

De Vlaamse havens hebben als enige havengroep in de Le Havre-Hamburg range een toename gerealiseerd voor de vloeibare massagoederen (zie figuur 3.1). De Vlaamse havens samen konden in de periode 1980-1996 een gemiddelde jaarlijkse groei optekenen van 1,5 %. Deze groei is echter volledig toe te schrijven aan de haven van Antwerpen. In Zeebrugge was er in het begin van de jaren tachtig een aanzienlijke aanvoer van ruwe aardolie. Deze goederenstroom is in 1982-83 echter stilgevallen. Vanaf 1987 nam de aanvoer van vloeibare massagoederen echter terug sterk toe, door de ingebruikname van de aardgasterminal in de voorhaven. De trafiek van aardolie was in het begin van de jaren tachtig echter groter (rond de 5 miljoen ton) dan de aardgastrafiek die vanaf 1987 werd opgetekend, zodat er voor de periode 1980-1996 geen positief groeicijfer voor Zeebrugge kan opgetekend worden.

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range evolueerde van 8,8 % in 1980 naar 13,6 % in 1996. De Vlaamse havens versterkten dus hun aandeel in een zwakker wordende markt, aangezien de totale trafiek van vloeibare massagoederen in de Le Havre-Hamburg range gemiddeld jaarlijks 1,4 % afnam. De gunstige evolutie van het marktaandeel van de Vlaamse havens deed zich niet meer voor in 1995 en 1996. In deze jaren verliezen de Vlaamse havens een deel van hun marktaandeel (van 15,0 naar 13,6 %) ten voordele van de Nederlandse en de Franse havens (zie hiervoor de figuren 3.4 en 3.5). Vorige perioden waarin een verlies van marktaandeel werd geboekt, werden steeds gevolgd door sterke hernemingen. Dit was het geval voor 1985, 1990 en, in mindere mate, voor 1996 (zie hiervoor de figuren 3.4 en 3.5).

Figuur 3.1: Evolutie 1980-1996 vloeibare massagoederen, per havengroep

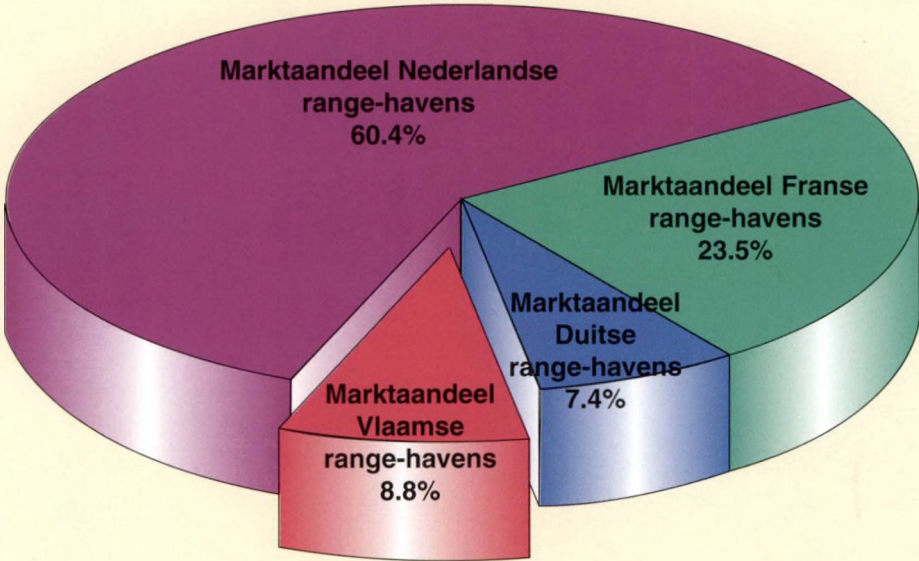


Tabel 3.1 : Trafiek vloeibare massagoederen havens Hamburg-Le Havre range, 1980-1996, in 1.000 ton

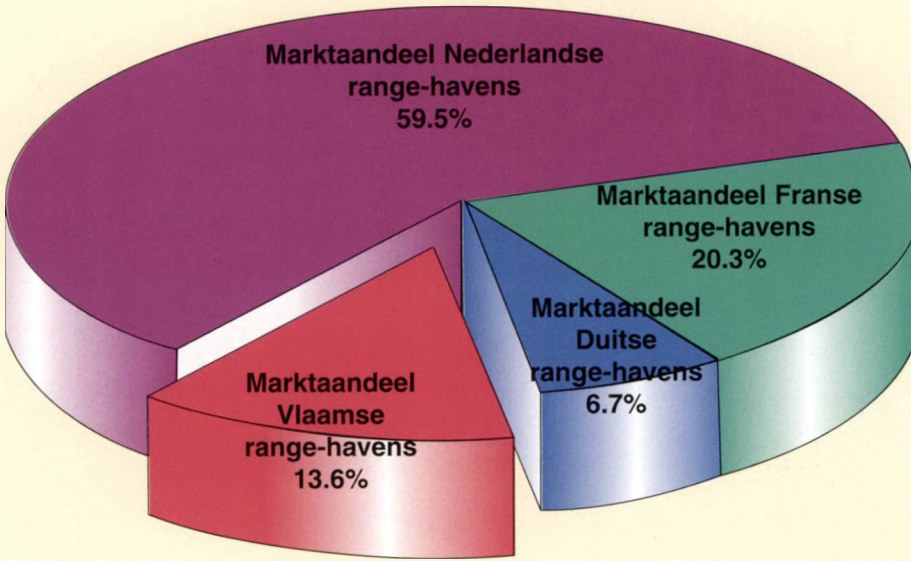
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamse havens	Rotterdam	Amsterdam	Nederlandse havens	Hamburg	Bremen	Duitse havens	Le Havre	Duinkerke	Franse havens	Totaal LHH-range
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897	174.840	10.037	184.877	19.330	3.184	22.514	59.604	12.249	71.853	306.141
1981	17.206	1.852	4.549	482	24.088	149.557	9.468	159.024	17.227	2.583	19.810	52.987	9.943	62.930	265.852
1982	22.060	1.880	1.216	531	25.687	148.831	10.396	159.227	19.948	2.658	22.606	40.186	10.341	50.527	258.047
1983	20.152	2.545	871	457	24.025	136.529	11.074	147.603	13.924	3.047	16.971	38.053	9.921	47.974	236.573
1984	21.710	2.038	709	440	24.896	136.584	11.319	147.903	14.056	2.494	16.550	36.930	9.557	46.487	235.836
1985	17.917	2.475	816	361	21.569	137.559	11.711	149.270	14.607	3.493	18.100	34.308	9.090	43.398	232.336
1986	25.925	2.325	967	370	29.587	143.587	14.171	157.758	15.728	3.883	19.611	33.845	10.131	43.976	250.931
1987	24.480	1.916	1.995	344	28.735	142.237	14.772	157.009	14.883	3.555	18.438	37.236	8.990	46.226	250.409
1988	22.657	1.797	3.365	390	28.208	144.889	13.194	158.083	17.381	3.520	20.901	33.576	10.147	43.723	250.915
1989	23.215	2.003	4.170	383	29.771	141.873	12.647	154.520	14.110	3.373	17.483	33.402	11.411	44.813	246.587
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869	135.320	14.864	150.184	15.314	2.697	18.011	35.873	10.237	46.110	248.174
1991	25.548	2.160	4.739	475	32.922	139.839	12.392	152.231	17.033	2.593	19.626	38.489	12.002	50.491	255.270
1992	26.916	2.037	4.939	431	34.324	141.886	10.744	152.630	15.980	2.663	18.643	36.366	11.099	47.465	253.062
1993	27.406	1.918	4.903	305	34.531	135.033	10.156	145.189	14.945	2.492	17.437	38.795	11.422	50.217	247.374
1994	29.656	1.957	4.918	278	36.809	135.520	9.164	144.684	13.772	2.292	16.064	37.972	10.104	48.076	245.633
1995	25.561	1.533	5.166	214	32.474	132.433	9.643	142.076	13.073	2.264	15.337	36.216	11.459	47.675	237.562
1996	27.060	1.382	4.811	238	33.491	136.148	10.864	147.012	14.063	2.374	16.437	37.920	12.143	50.063	247.003
groei 80-85	-1,4%	6,7%	-38,0%	-7,7%	-5,4%	-5,8%	9,8%	-5,2%	-6,8%	2,3%	-5,3%	-12,9%	-7,2%	-11,8%	-6,7%
groei 86-90	-0,1%	6,0%	47,5%	7,1%	3,4%	-1,5%	1,2%	-1,2%	-0,7%	-8,7%	-2,1%	1,5%	0,3%	1,2%	-0,3%
groei 91-96	1,2%	-8,5%	0,3%	-12,9%	0,3%	-0,5%	-2,6%	-0,7%	-3,8%	-1,7%	-3,5%	-0,3%	0,2%	-0,2%	-0,7%
groei 80-96	2,2%	-2,0%	-0,8%	-4,5%	1,4%	-1,6%	0,5%	-1,4%	-2,0%	-1,8%	-1,9%	-2,8%	-0,1%	-2,2%	-1,3%
abs. groei 80-96	8.086	-531	-701	-260	6.593	-38.692	827	-37.865	-5.267	-810	-6.077	-21.684	-106	-21.790	-59.138
abs. groei 90-96	1.193	-1.556	233	-248	-378	828	-4.000	-3.172	-1.251	-323	-1.574	2.047	-1.906	3.953	-1.171

Figuur 3.2 : Marktaandelen van de subranges in de Le Havre-Hamburg range - vloeibare massa-
goederen

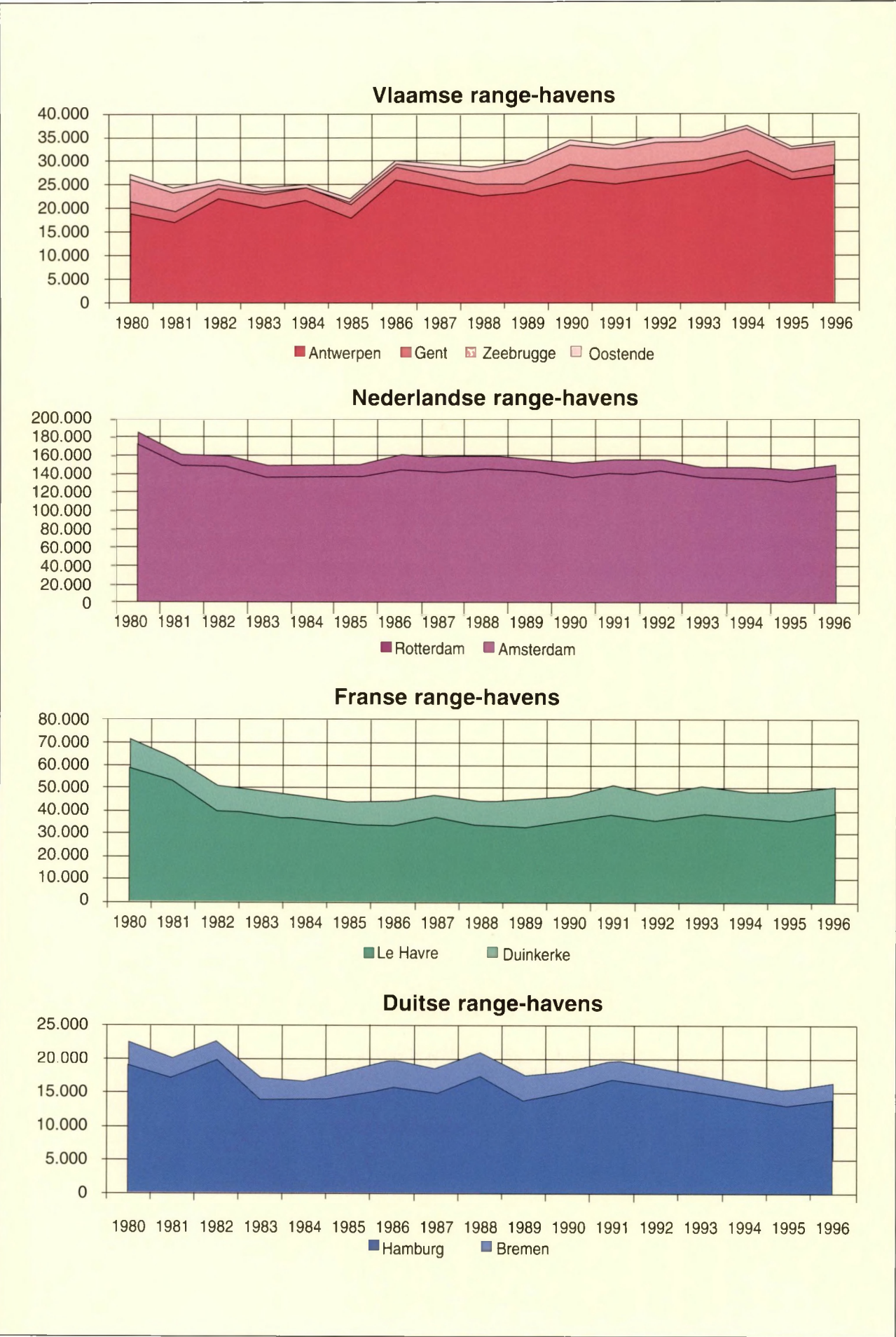
1980



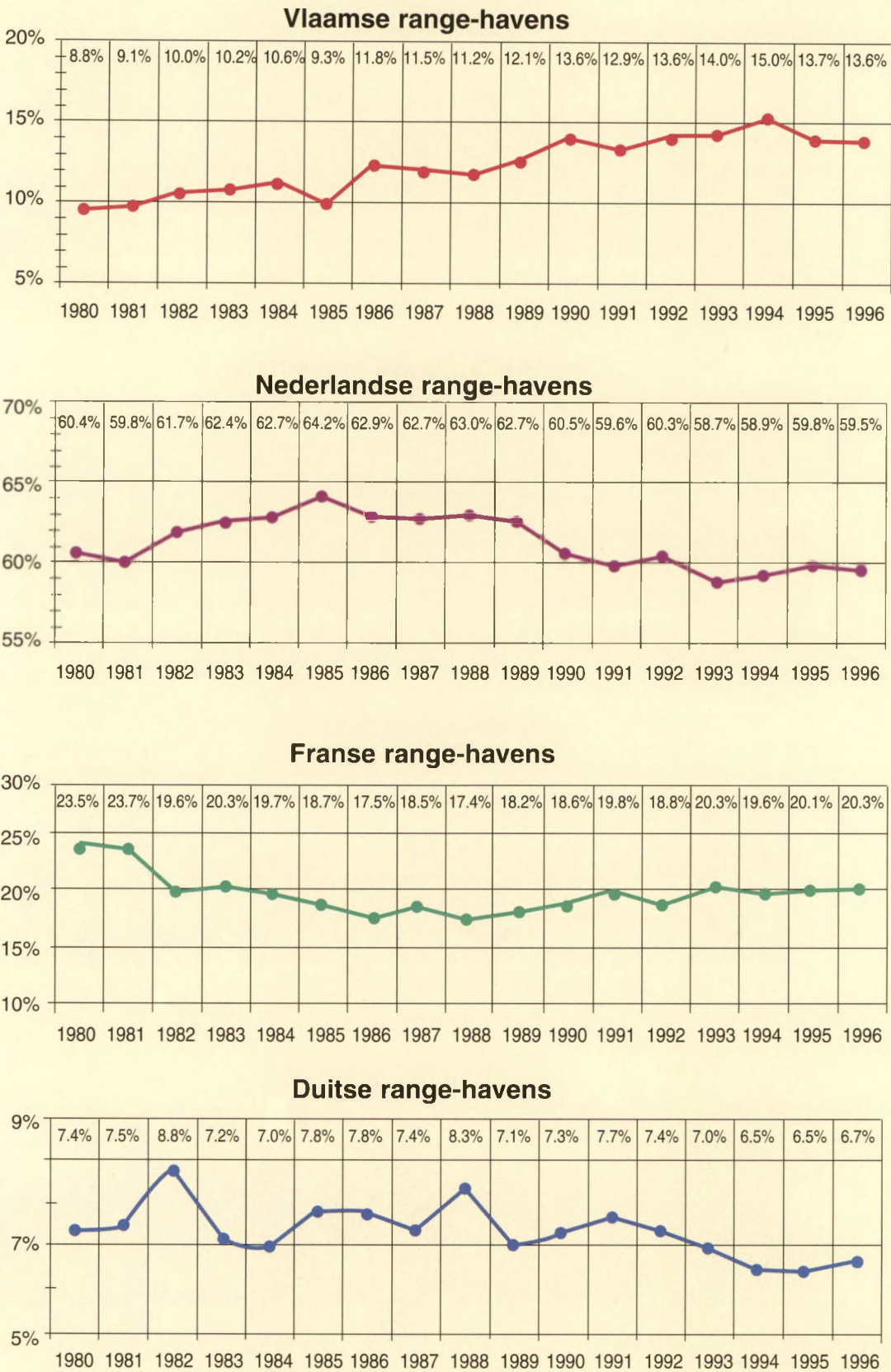
1996



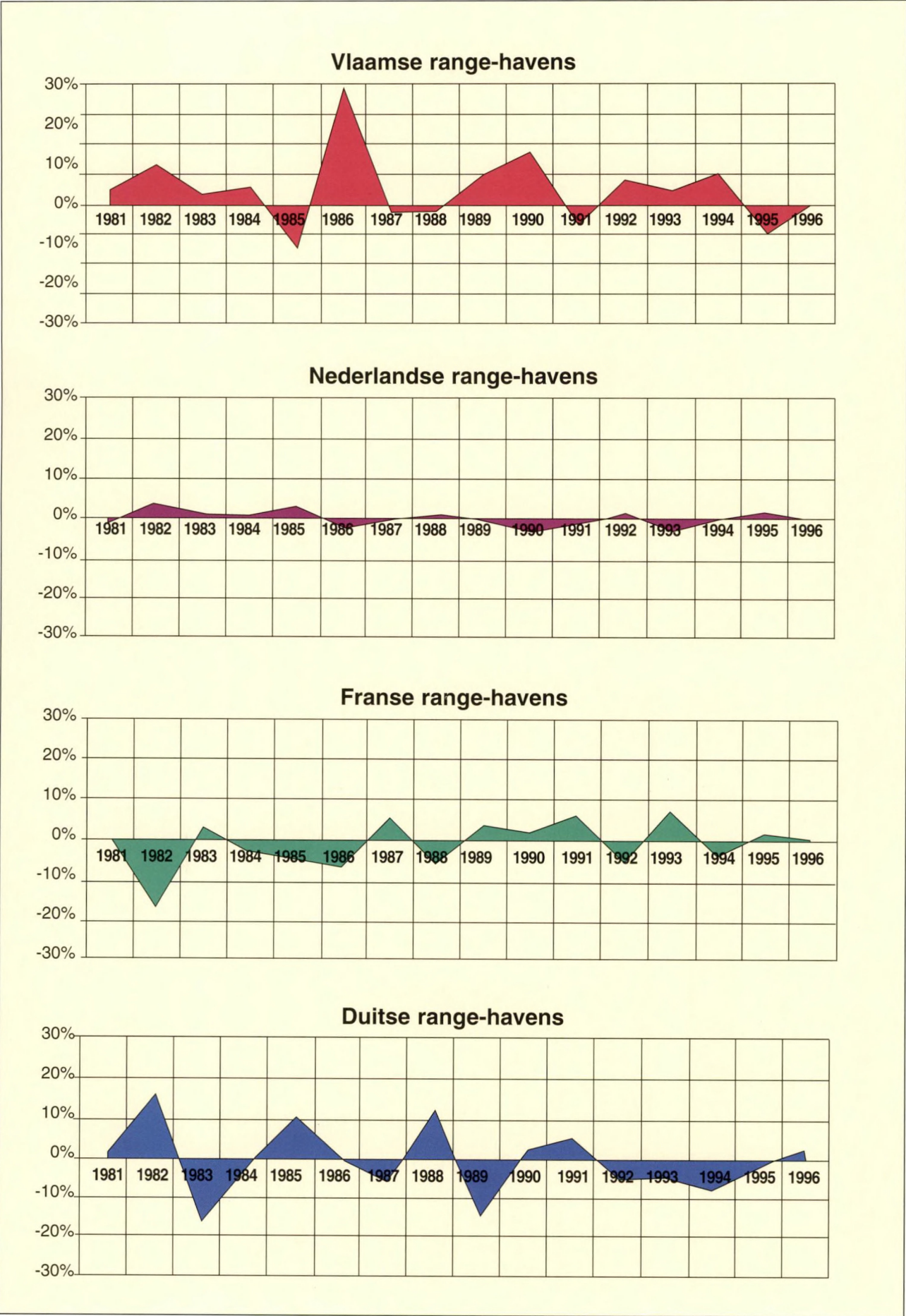
Figuur 3.3 : Vloeibare massagoedtrafiek in de havens van de Le Havre-Hamburg range



Figuur 3.4 : Evolutie van het marktaandeel van de subranges van de Le Havre-Hamburg range voor vloeibare massagoederen



Figuur 3.5 : Vergelijking van de groei van de subranges met de groei van de totale Le Havre-Hamburg range voor vloeibare massagoederen



3.3 Aardolie en aardolieproducten

3.3.1 Huidige situatie

Op wereldniveau werd in 1996 ca. 1.450 miljoen ton aardolie en 395 miljoen ton aardolieproducten³² vervoerd. Beide productgroepen samen nemen bijna 39 % in van de totale hoeveelheid goederen die in 1996 over zee werd vervoerd. In ton-kilometer bedraagt het aandeel van de aardolie en aardolieproducten in het wereldtootaal zelfs bijna 46 %. De invloed van de olieproductie, de olieconsumptie en het vervoer van aardolie op het maritiem vervoer en op de wereldeconomie is bijzonder groot³³. De tabellen 3.2 en 3.3 geven de evolutie van de aardolieproductie en -consumptie weer.

Tabel 3.2: Evolutie van de aardolieproductie in de wereld, in miljoen ton

	Amerika	Europa	Voormalige Sovjetunie	Midden- Oosten	Afrika	Azië en Australië	Totaal
1985	921,1	209,6	596,7	514,1	263,8	284,9	2.790,2
1986	908,7	214,4	615,1	643,7	261,7	295,7	2.939,4
1987	901,7	218,6	625,2	637,4	260,2	298,5	2.941,6
1988	908,0	216,7	623,7	748,0	274,4	302,1	3.072,9
1989	877,9	211,5	609,9	801,3	295,6	311,2	3.107,4
1990	886,2	217,5	570,7	861,9	320,7	321,9	3.178,9
1991	912,4	227,6	515,9	836,5	332,1	331,0	3.155,5
1992	912,6	244,4	451,4	909,6	332,9	330,8	3.181,7
1993	910,9	256,5	402,4	947,0	328,9	333,0	3.178,7
1994	917,9	300,6	363,7	960,7	328,5	342,0	3.213,4
1995	932,6	312,8	355,3	967,4	334,7	349,6	3.252,4
gemidd. jl. groei 1985-1995	0,1%	4,1%	-5,1%	6,5%	2,4%	2,1%	1,5%

Bron: British Petroleum, "BP Statistical review of world energy 1996", London, 1996.

³² Fearnleys Review 1996, Fearnresearch, Oslo, januari 1997.

³³ British Petroleum, "BP Statistical review of world energy 1996", London, 1996.

Tabel 3.3: Evolutie van de aardolieconsumptie in de wereld, in miljoen ton

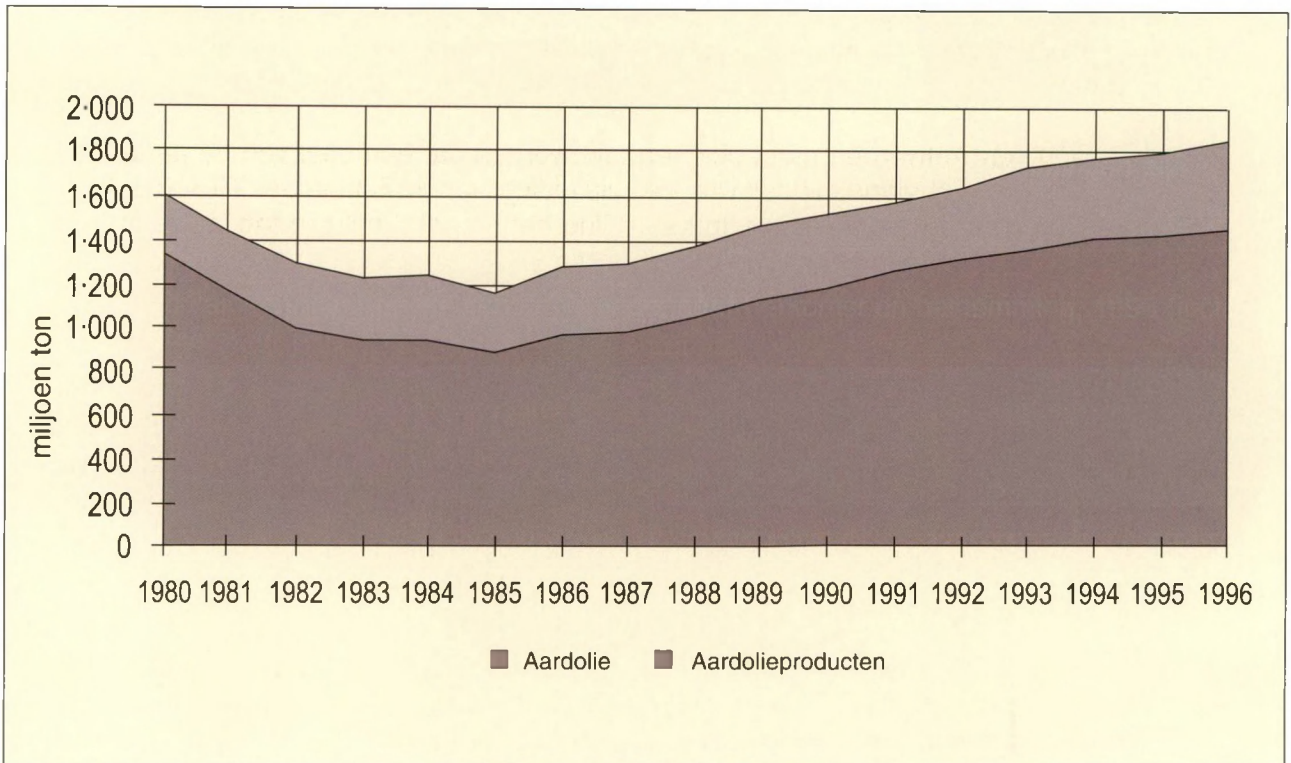
miljoen ton	Amerika	Europa	Voormalige Sovjetunie	Midden-Oosten	Afrika	Azië en Australië	Totaal
1985	995,3	663,4	416,5	144,9	82,4	500,0	2.802,5
1986	1.034,6	688,6	418,2	146,2	80,9	524,0	2.892,5
1987	1.060,2	691,4	420,2	151,0	84,7	540,7	2.948,2
1988	1.100,6	700,8	414,6	150,1	88,7	583,3	3.038,1
1989	1.108,3	700,7	413,4	155,5	92,3	616,8	3.087,0
1990	1.093,8	710,6	420,1	164,2	95,4	653,2	3.137,3
1991	1.079,5	710,8	397,6	168,6	95,2	681,4	3.133,1
1992	1.104,6	713,7	343,0	172,5	97,6	727,8	3.159,2
1993	1.117,0	711,6	272,1	175,9	98,2	756,7	3.131,5
1994	1.152,5	712,7	232,6	182,6	100,2	808,5	3.189,1
1995	1.152,2	725,6	214,7	186,5	102,7	845,2	3.226,9
gemidd. jl. groei 1985-1995	1,5%	0,9%	-6,4%	2,6%	2,2%	5,4%	1,4%

Bron: British Petroleum, "BP Statistical review of world energy 1996", London, 1996.

In tabel 3.2 wordt aangegeven dat de productie van aardolie bijna continu toeneemt en dat vooral het Midden-Oosten en Amerika een zeer groot aandeel hebben. Het aandeel van Europa neemt echter geleidelijk toe. De voormalige Sovjetunie verliest een deel van de markt, vooral sinds 1991. In de voormalige Sovjetunie daalt de aardolieconsumptie ook snel (zie figuur 3.3). Inzake aardolieconsumptie zijn het vooral Azië en Australië die snel groeien.

In figuur 3.6 wordt de evolutie weergegeven van het mondiale vervoer van aardolie en aardolieproducten.

Figuur 3.6: Maritiem verkeer van aardolie en aardolieproducten in de wereld



De totale overslag van vloeibare massagoederen in de belangrijkste West-Europese zeehavens wordt beïnvloed door de mondiale oliecrises. Fluctuaties in het mondiale vervoer van aardolie ten gevolge van een oliecrisis worden echter niet steeds volledig overgenomen in de evoluties van het West-Europese havenverkeer. Bij een stijgende olieprijs wordt een deel van de verminderde aanvoer vanuit het Midden-Oosten gecompenseerd door de op dat moment interessanter wordende Noordzee-olie.

In de volledige periode 1980-1996 is de balans voor de meeste havens in de vloeibare massagoed-range negatief. Gemiddeld gingen de range-havens er jaarlijks ca. 1,3 % op achteruit. De Vlaamse havens kenden in de periode 1980-1996 echter een toename van de overslag van vloeibare massagoederen. De bruuske toename van de overslagcijfers voor vloeibare massagoederen in Zeebrugge vanaf 1987 werd veroorzaakt door de ingebruikname van de LNG-terminal in de voorhaven. Op deze terminal wordt hoofdzakelijk Algerijns vloeibaar aardgas aangevoerd per zeeschip, hoewel contracten met andere leveranciers (b.v. uit West-Afrika of het Midden-Oosten) zeker niet uitgesloten zijn.

Ook in Antwerpen wordt gas aangevoerd (en in kleine hoeveelheden ook afgevoerd). Het gaat hier in hoofdzaak om petroleumgas (LPG). De totale trafiek van gasvormige "vloeibare massagoederen" bedroeg in Antwerpen 1,6 miljoen ton in 1996.

Te Zeebrugge wordt niet alleen per zeeschip aardgas aangevoerd (via de LNG-terminal in de voorhaven), doch ook per pijpleiding (via de installaties in de achterhaven). Sinds oktober 1993 wordt via de Zeepipe aardgas aangevoerd vanuit het Noorse Sleipner-veld. België importeert dubbel zoveel gas als het verbruikt. Het grootste deel van het extra gas wordt vervoerd naar Frankrijk en vervolgens naar Spanje. Daartoe werd onlangs een pijpleiding tussen Zeebrugge en het Belgische Blaregnies (aan de Franse grens) in gebruik genomen. De import van Noors gas

bedraagt jaarlijks ongeveer 3 miljard kubieke meter. Binnenkort wordt de Interconnector aangelegd, een pijpleiding tussen Zeebrugge en het Britse Bacton. Deze pijpleiding zal toelaten om een extra afzetmarkt aan te boren en om Brits gas in te voeren.

In de haven van Antwerpen moet ook vermeld worden dat een deel van de aard-olieaanvoer gebeurt door middel van de pijpleiding vanuit Rotterdam (R.A.P.L., Rotterdam-Antwerpen pijpleiding). In 1996 ging het om 26,5 miljoen ton, zoals in tabel 3.5 wordt weergegeven.

Tabel 3.4: Verkeer van vloeibare massagoederen in de Vlaamse havens, in miljoen ton

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	19,0	1,9	5,5	0,5	26,4
1981	17,2	1,9	4,5	0,5	23,6
1982	22,1	1,9	1,2	0,5	25,2
1983	20,2	2,5	0,9	0,5	23,6
1984	21,7	2,0	0,7	0,4	24,5
1985	17,9	2,5	0,8	0,4	21,2
1986	25,9	2,3	1,0	0,4	29,2
1987	24,5	1,9	2,0	0,3	28,4
1988	22,7	1,8	3,4	0,4	27,8
1989	23,2	2,0	4,2	0,4	29,4
1990	25,9	2,9	4,6	0,5	33,4
1991	25,5	2,2	4,7	0,5	32,4
1992	26,9	2,0	4,9	0,4	33,9
1993	27,4	1,9	4,9	0,3	34,2
1994	29,7	2,0	4,9	0,3	36,5
1995	25,6	1,5	5,2	0,2	32,5
1996	27,1	1,4	4,8	0,2	33,5
jaarlijks gemidd. groei 1980-1996	2,2%	-2,0%	-0,8%	-4,5%	1,5%

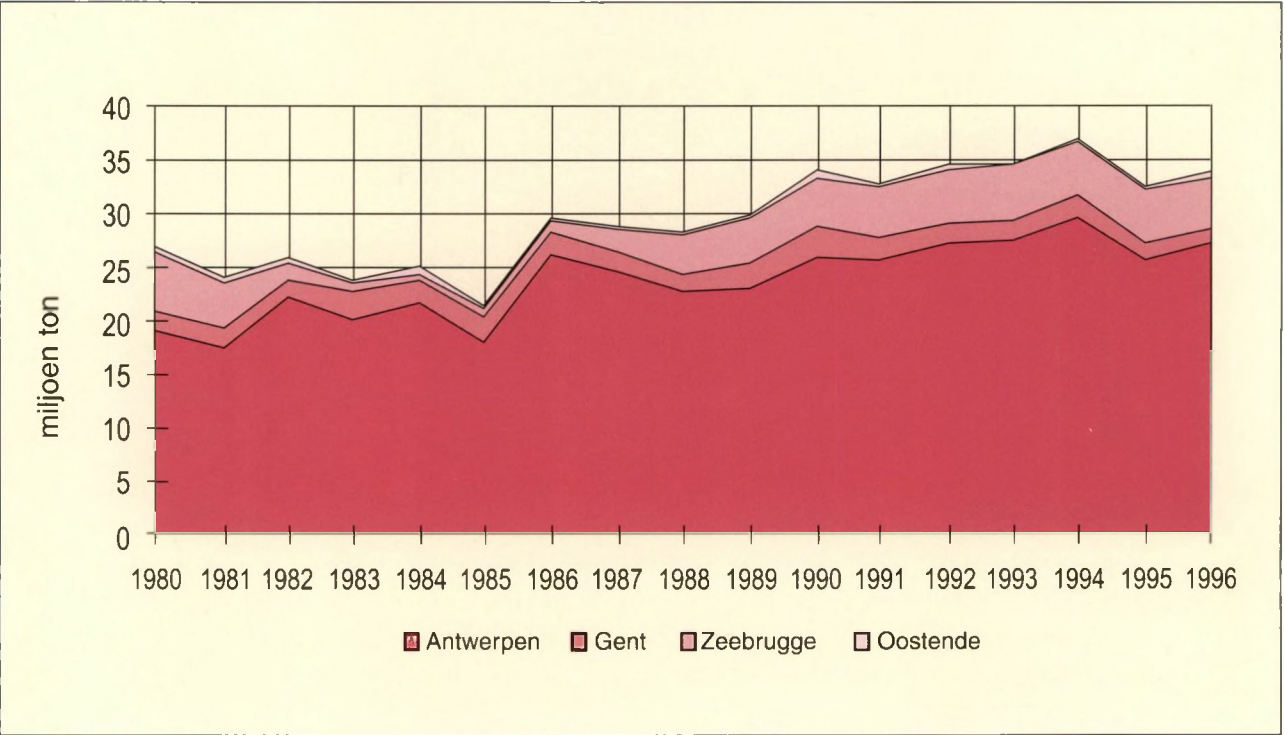
Bron: Jaarverslag VHC / Havenbesturen

Tabel 3.5: Evolutie van het aardolievervoer tussen Rotterdam en Antwerpen via de RAPL, in miljoen ton

	Aardolievervoer tussen Rotterdam en Antwerpen via de RAPL
1990	19,6
1991	22,7
1992	22,9
1993	23,1
1994	23,2
1995	21,7
1996	26,5

Bron: R.A.P.L. / Havenbedrijf Antwerpen

Figuur 3.7: Overslag van meststoffen in de Vlaamse havens



3.3.2 Toekomstverwachtingen

Voor aardolie en aardolieproducten zijn hoge groeicijfers zeer onwaarschijnlijk. Voor aardoliederivaten wordt op rangeniveau een afname verwacht wegens een afnemende Westeuropese raffinagecapaciteit. In het Midden-Oosten, Azië en Australië neemt de raffinagecapaciteit gevoelig toe. In Amerika (Noord, Centraal en Zuid-Amerika tezamen) stabiliseert de raffinagecapaciteit, hoewel er een lichte verschuiving plaatsvindt van noord naar zuid. De voormalige Sovjetunie verloor tussen 1985 en 1995 aan belang inzake raffinagecapaciteit. Tabel 3.6 geeft de evolutie weer van de raffinagecapaciteiten in de wereld tussen 1985 en 1995.

Tabel 3.6: Evolutie van de raffinagecapaciteit in de wereld, in 1.000 barrels per dag

	Amerika	Europa	Voormalige Sovjetunie	Midden- Oosten	Afrika	Azië en Australië	Totaal
1985	24.575	17.440	12.000	3.810	2.550	12.615	72.995
1986	24.650	17.220	12.260	3.850	2.550	12.515	73.045
1987	25.030	17.115	12.260	4.150	2.630	12.395	73.580
1988	24.765	17.015	12.260	4.340	2.810	12.300	73.490
1989	24.965	16.960	12.300	4.455	2.810	12.535	74.025
1990	25.160	16.945	12.300	5.025	2.860	13.220	75.510
1991	25.125	17.130	12.300	4.355	2.860	13.820	75.590
1992	24.665	17.015	10.120	4.840	2.785	14.555	73.980
1993	24.585	16.915	10.110	4.955	2.820	15.230	74.615
1994	24.910	16.865	10.240	5.240	2.855	15.535	75.645
1995	24.825	16.595	10.325	5.315	2.860	16.505	76.425

Bron: British Petroleum, "BP Statistical review of world energy 1996", London, 1996.

De Vlaamse havens mogen nog een lichte toename van de overslagcijfers verwachten voor de komende jaren.

Voor LNG zal de toename afhankelijk zijn van de capaciteit van de LNG-terminal te Zeebrugge. De maximale capaciteit ligt niet zoveel hoger dan de huidige trafiek (2,9 miljoen ton in 1996). De verwachtingen voor de LPG-trafiek te Antwerpen zijn gunstig. Te Antwerpen is de in het recente verleden gerealiseerde groei ook voor een deel toe te schrijven aan de groei van de interindustriële leveringen in de petrochemische nijverheid. Tenslotte mag er in Antwerpen ook nog een gunstige ontwikkeling worden verwacht voor de aardolietypes die niet via de RAPL kunnen worden vervoerd.

In het Jaarlijks Rapport 1995 werd een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,7 % aangehouden. Deze verwachting wordt naar beneden toe bijgesteld tot 1,5 % per jaar. Bovendien wordt het groeipercentage toegepast op de trafiekcijfers van 1996, die substantieel lager liggen dan voor 1994 (Voor de Vlaamse havens samen ligt het cijfer voor 1996 9 % lager dan voor 1994). Met name de evolutie van 1994 naar 1995 gaf aanleiding tot het verlagen van de te verwachten groeivoet.

Hoofdstuk 4: containers in de Vlaamse havens

4.1 Containers: omschrijving

Containers zijn metalen kisten met standaardafmetingen die gebruikt worden voor het vervoer van goederen. Containers bestaan uit een kader van staal of aluminium waartussen stalen of aluminium panelen worden geplaatst. Er is ventilatie voorzien en ook zijn er voorzieningen voor de behandeling door kranen en vorkliften.

De internationale organisatie voor standaardisatie (ISO) heeft officiële standaardafmetingen voor containers vastgelegd. Tabel 4.1 geeft deze standaardafmetingen weer. De meest voorkomende container is 20 voet lang en 8 voet breed, met een hoogte van 8 voet of 8 voet 6 inch.

Tabel 4.1: ISO-afmetingen voor containers

	voet en inches	meter
hoogte	8 voet	2,44 meter
	8 voet 6 inches	2,59 meter
breedte	8 voet	2,44 meter
lengte	10 voet	3,05 meter
	20 voet	6,10 meter
	30 voet	9,14 meter
	40 voet	12,19 meter

Bron: Port of Rotterdam, Container Yearbook 1996.

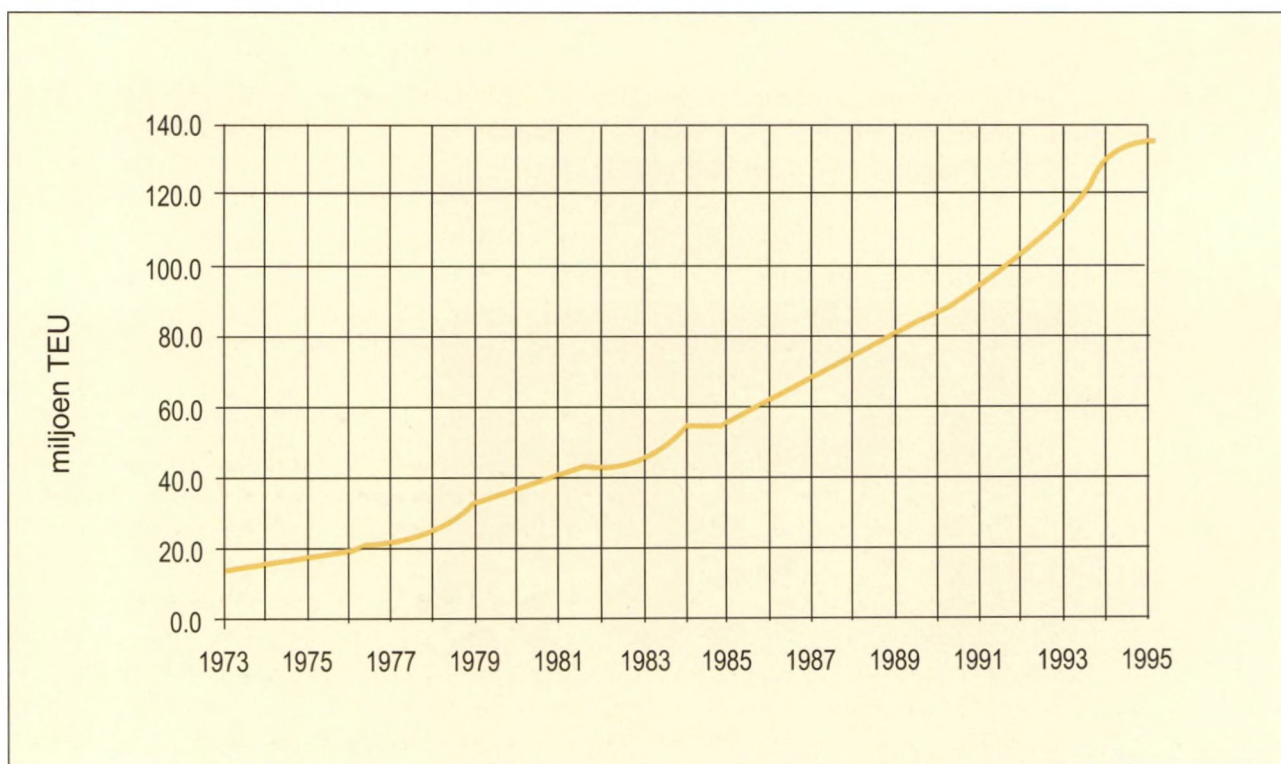
Afhankelijk van de lading of de wijze waarop gelost of geladen wordt, kunnen containers met specifieke eigenschappen worden ingezet. De bekendste containertypes zijn de “general purpose” of “dry cargo” container, de “open top” container, de “open side” container, de “ventilated” container, de “tank” container en de “refrigerated” container of “reefer”. Er worden ook proeven gedaan met containers die in onze afmetingen afgestemd zijn op de in Europa gebruikelijke pallets. Deze containers zijn aan de binnenkant 2,426 meter breed zodat er twee pallets van 1,2 meter in de breedte in geplaatst kunnen worden. Deze aanpassing zorgt ervoor dat er in een 40 voet-container 30 pallets kunnen geplaatst worden, terwijl een klassieke 40-voet container slechts 24 Europallets kunnen bevatten. De ontwikkelaars verwachten dat de nieuwe containers op termijn ook op het diepzee-transport veelvuldig gebruikt zullen worden. Maar die keuze zal door de reders en de verladers worden gemaakt.

4.2 Evoluties in het containerverkeer

4.2.1 Op wereldniveau

Wereldwijd werden er in 1995 ca. 135 miljoen TEU's in de havens behandeld ³⁴ in de havens. De snelle evolutie wordt geïllustreerd in figuur 4.1.

Figuur 4.1: Maritiem verkeer van containers in de wereld



Deze sterke groei is toe te schrijven aan drie factoren:

- (1) de *groei van de stukgoedmarkt*,
- (2) de *toenemende containerisatie van stukgoederen die voorheen op een conventionele wijze werden vervoerd en behandeld*. Sinds het einde van de jaren zestig worden steeds meer stukgoederen "verpakt" in containers. In feite verandert een deel van de stukgoedstroom van verpakking: goederen die voorheen op een conventionele wijze werden vervoerd, worden nu eerst verpakt per container. Op sommige relaties, hoofdzakelijk in de driehoek Europa - Verre Oosten en Noord-Amerika, wordt al een groot deel van de stukgoederen per container vervoerd. In andere gebieden is slechts een beperkt gedeelte van de goederen gecontaineriseerd. Daar waar er nog een groot deel van de conventionele stukgoederen gecontaineriseerd kunnen worden, zal de containerisatiegraad nog laag liggen doch op termijn snel toenemen. Op sommige routes waarop al een druk containerverkeer plaatsvindt, kan verwacht worden dat de containerisatiegraad stilaan naar een verzadigingspunt zal gaan.

³⁴ Containerisation International, "Yearbook 1997" (en diverse andere jaargangen), Emap Business Communications, London, 1997.

Verscheidende studies hebben in het verleden een schatting gemaakt van de evolutie van de containerisatiegraad. Lawrence³⁵ schatte dat het aandeel van de container in de lijnvaart van 12 % in 1970, via 35 à 40 % in 1975 naar 50 à 60 % in 1980 zou evolueren³⁶. Volgens een Drewry-studie³⁷ (1991) bedroeg de containerisatiegraad op wereldvlak in 1980 23,3 % en in 1990 52,3 %. Dezelfde studie verwachtte voor 1996 een containerisatiegraad van 61,6 %. De grens van de containerisering zou (gemiddeld) rond de 65% liggen. Alleszins kan aangenomen worden dat het verloop van de containerisatiegraad zal afhangen van de beschouwde scheepvaartlijnen, oorsprong of bestemming, havens of havengebieden.

De containerisatiegraad is een kenmerk van de trafiekstructuur van een haven. Een hoge containerisatiegraad is echter niet noodzakelijk waardevoller dan een lage containerisatiegraad.

- (3) het *toenemende transshipment*. Door de inzet van steeds grotere schepen werd het noodzakelijk om het aantal aanloophavens in te krimpen. Vanuit die overblijvende aanloophavens worden de containers dan verder verzameld of verdeeld via feederscheppen. Dit zijn kleinere schepen die tussen de grotere havens (dikwijls aangeduid als mainport of hub) en de kleinere havens pendelen om de containers ter bestemming te brengen. Het laden of lossen van goederen of containers vanuit of in een ander zeeschip, eventueel met een wachttijd op de terminal, wordt transshipment genoemd. Transshipment wordt door de havens in de regel twee keer geteld: één keer lossing of lading vanuit of in het diepzeeschip en een tweede keer vanuit of in het feederschip. Eénzelfde container kan op die wijze in verscheidende havens één of twee keer in de statistieken geteld worden, afhankelijk van het aantal keer dat de container overgeladen wordt van het ene schip (eventueel via een wachttijd op de terminal) op het andere schip. De zeer grote en bekende containerhavens zoals Singapore, maar ook Dubai, Khor Fakkan, Fujairah, Colombo, Algeciras, Damietta en Marsaxlokk behandelen 70 % of meer van hun containers in de vorm van transshipment. In sommige havens, zoals Algeciras, Damietta, Marsaxlokk en Limassol bestaat 90 % van de behandelde containers uit transshipment³⁸. Ter vergelijking: in Antwerpen bedroeg het transshipment in 1996 ca. 10 % (256.000 TEU)³⁹ van de totale containerbehandeling.

Doordat het transshipment toeneemt, neemt ook het gemiddelde aantal behandelingen per container toe, hetgeen - uitgedrukt in termen van havenstatistieken - leidt tot een toename van de trafieken.

Het grootste deel van de totale wereldwijde containerbehandeling gebeurt in het Verre Oosten, waar zich de drie grootste containerhavens bevinden, nl. in Hong Kong (13,3 miljoen TEU), Singapore (13,0 miljoen TEU) en Kaohsiung (5,1 miljoen TEU). Deze drie havens behandelden samen ca. 31,3 miljoen TEU in 1996⁴⁰.

³⁵ Lawrence, S.A., "International sea transport: the years ahead", Lexington Books, USA, 1972.

³⁶ Witlox, F., "Conferences in de containerlijnvaart, een economische interpretatie", in: Tijdschrift Vervoerswetenschap, nr.3, 1993.

³⁷ Drewry Shipping Consultants, "Strategy and profitability in global container shipping", London, 1991.

³⁸ Drewry Shipping Consultants, "Global Container Markets - Prospects and profitability in a high growth era", London, juli 1996.

³⁹ Havenbedrijf Antwerpen.

⁴⁰ "Asian ports dominate top 20 league", in: Containerisation International, maart 1997.

Tegenover 1994 groeiden deze havens met 13,7 %. Er zijn bovendien nieuwe havens in ontwikkeling in het Verre Oosten om de snelle groei mee op te vangen en om de heersende concurrentie tussen de grootsten aan te wakkeren, zoals b.v. de haven van Port Klang in Maleisië of andere nieuwe havens in Thailand en Indonesië. In 1994 werd in het Verre Oosten in totaal ongeveer 36 miljoen TEU overgeslagen, dit is meer dan in West-Europa (29 miljoen TEU) of Noord-Amerika (20 miljoen TEU).

4.2.2 Op het niveau van de Vlaamse havens en de Le Havre-Hamburg range

Drie van de tien havens van de Le Havre-Hamburg range behoren tot de 20 grootste containerhavens ter wereld ⁴¹: Rotterdam (4e plaats), Hamburg (6e plaats) en Antwerpen (9e plaats). Tussen 1994 en 1995 hebben de havens van Hamburg en Antwerpen hun plaats verbeterd, dit omdat de haven van Kobe in januari 1995 zwaar te lijden had van de gevolgen van de Kansai aardbeving ⁴². Tussen 1995 en 1996 is Antwerpen opnieuw een plaats vooruit gegaan.

In 1996 werden containers verscheept in de Le Havre-Hamburg range met een totale lading (inclusief tarra en lege containers) van bijna 148 miljoen ton. Ruw geschat (aan de hand van 11 ton per TEU) gaat het daarbij om ongeveer 13,5 miljoen TEU ⁴³. De havens van Rotterdam (53,4 miljoen ton), Antwerpen (29,5 miljoen ton), Hamburg (31,0 miljoen ton) en Bremen (15,7 miljoen ton) nemen hiervan al bijna 88 % voor hun rekening.

De Vlaamse havens behandelden in 1996 35,8 miljoen ton in containers. Dit is 27,6 miljoen ton méér dan in 1980, hetgeen neerkomt op een gemiddelde jaarlijkse groei van 9,7 % ⁴⁴. Heel de periode 1980-1996 wordt gekenmerkt door een hoge groei (1980-1985: 12,9 %; 1986-1990: 11,3 %; 1991-1996: 9,4 %).

De groeicijfers voor de Vlaamse havens liggen over het algemeen hoger dan voor de andere havengroepen in de Le Havre-Hamburg range. Dit resulteerde in een aangroei van het marktaandeel van 17,3 % in 1980 tot 24,2 % in 1996 (zie figuur 4.2). De groei van het marktaandeel van de Vlaamse havens was vooral ten koste van de Nederlandse en de Franse range-havens. De Duitse range-havens versterkten ook hun positie in deze zeer concurrentiële markt.

⁴¹ Containerisation International, "Yearbook 1997" (en diverse andere jaargangen), Emap Business Communications, London, 1997.

⁴² Men verwacht dat Kobe op zeer korte tijd terug in de top 10 zal terechtkomen (Kobe steeg tussen 1995 en 1996 van de 24^e naar de 16^e plaats). Een volledig herstel van de positie van Kobe kan Antwerpen een plaats in de rangschikking kosten.

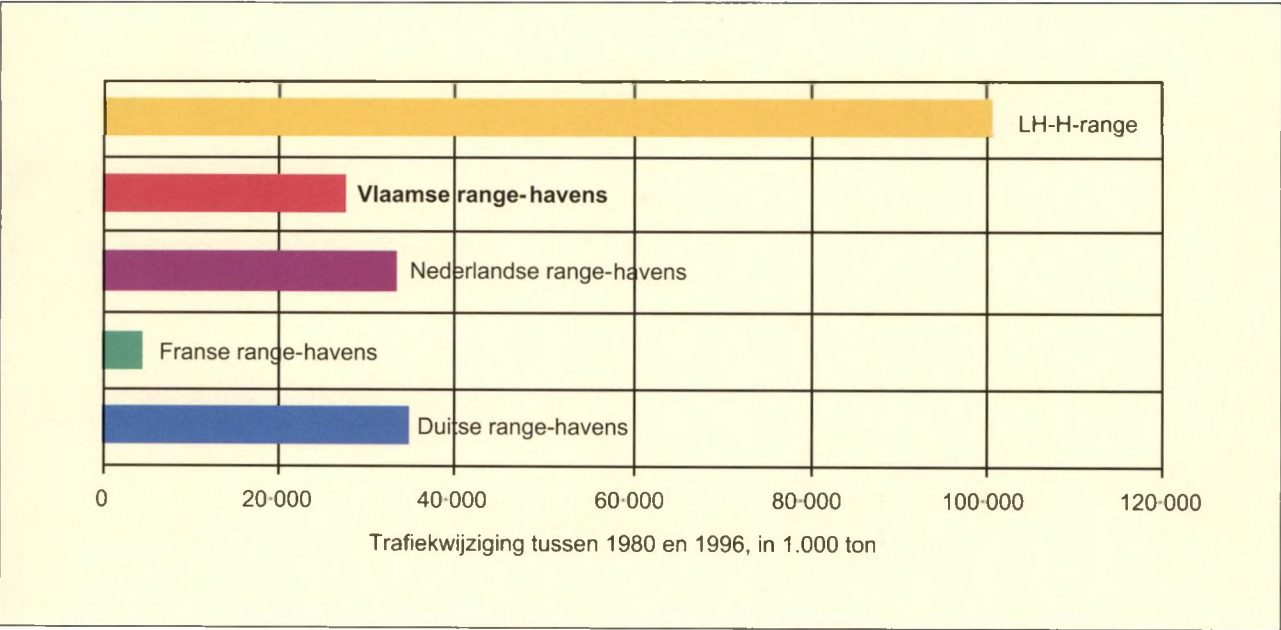
⁴³ Twenty Foot Equivalent Unit. Een container van 20 voet wordt als rekeneenheid gebruikt. Een voet is 30,48 cm lang.

⁴⁴ De gemiddelde jaarlijkse groei lag lager op het einde van de beschouwde periode dan in het begin. Dit wordt voor een deel verklaard door het feit dat het totale aantal behandelde containers in de Vlaamse havens steeds groter wordt. Een jaarlijkse groei van X% vertegenwoordigt steeds meer containers in absolute aantallen. Of anders gezegd: bij een gelijkblijvende absolute groei zal het groeipercentsage afnemen.

Uit figuur 4.4 blijkt ook dat de marktaandeellevolutie dikwijls een onregelmatig verloop kent. Dikwijls heeft dit te maken met de verhuis van rederijen (of consortia) van de ene haven naar de andere, al dan niet het gevolg van de bouw van nieuwe infrastructuur. Figuur 4.4 geeft dit aan: de meest bruuske bewegingen in het marktaandeel in de ene haven worden gecompenseerd door bruuske bewegingen in andere havens.

Figuur 4.1 geeft aan hoeveel de containertrafiekeken zijn toegenomen in de periode 1980-1996 en hoe deze toename verdeeld is over de vier beschouwde havengroepen.

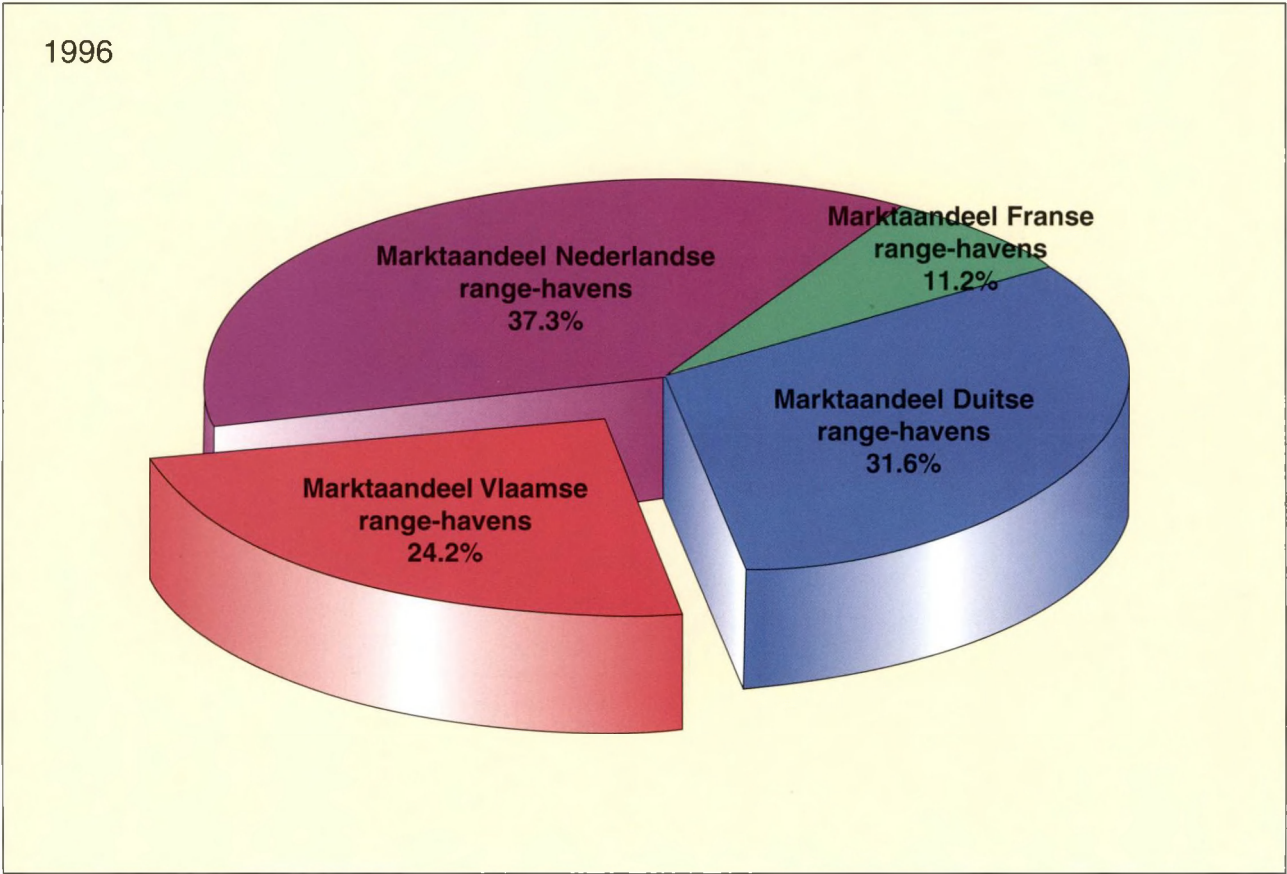
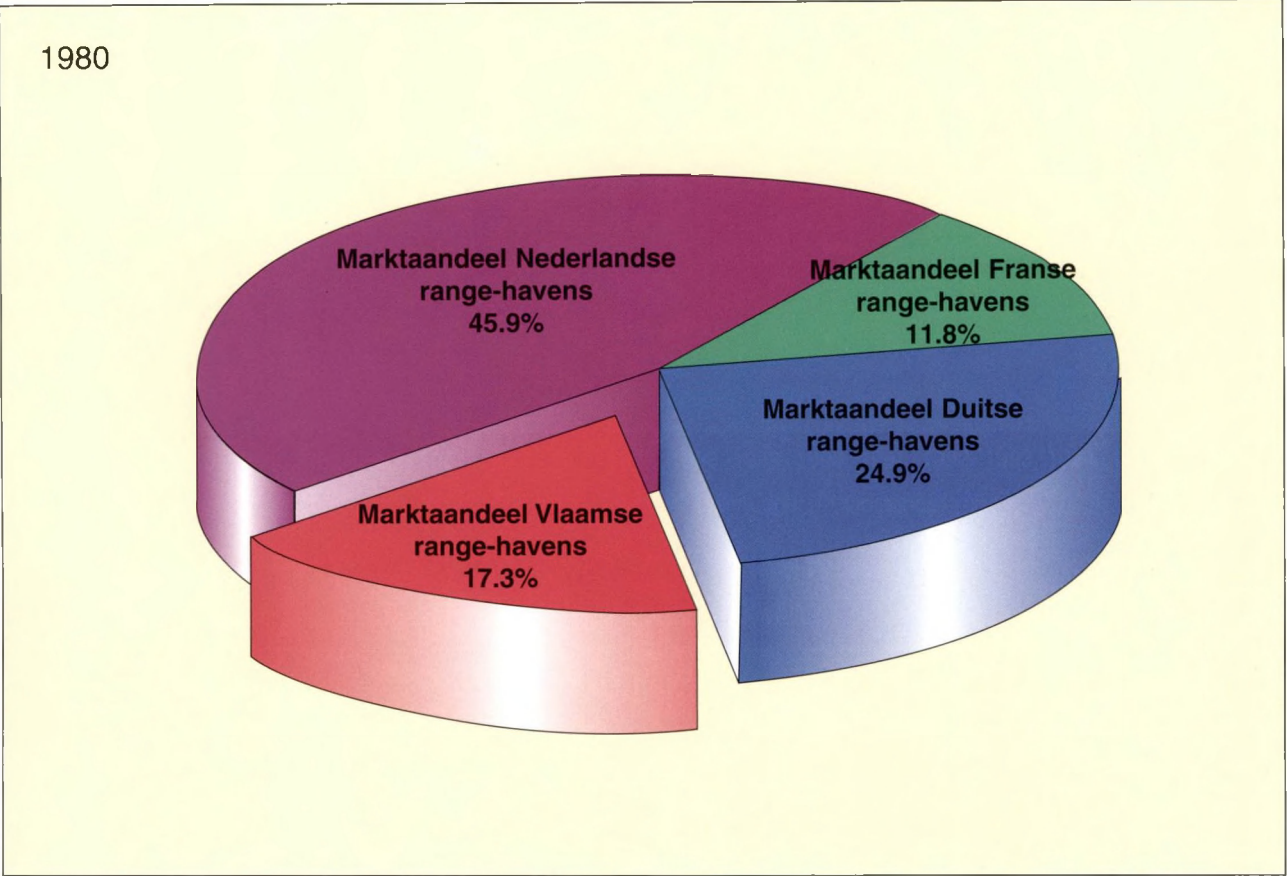
Figuur 4.1: Evolutie 1980-1996 containers, per havengroep



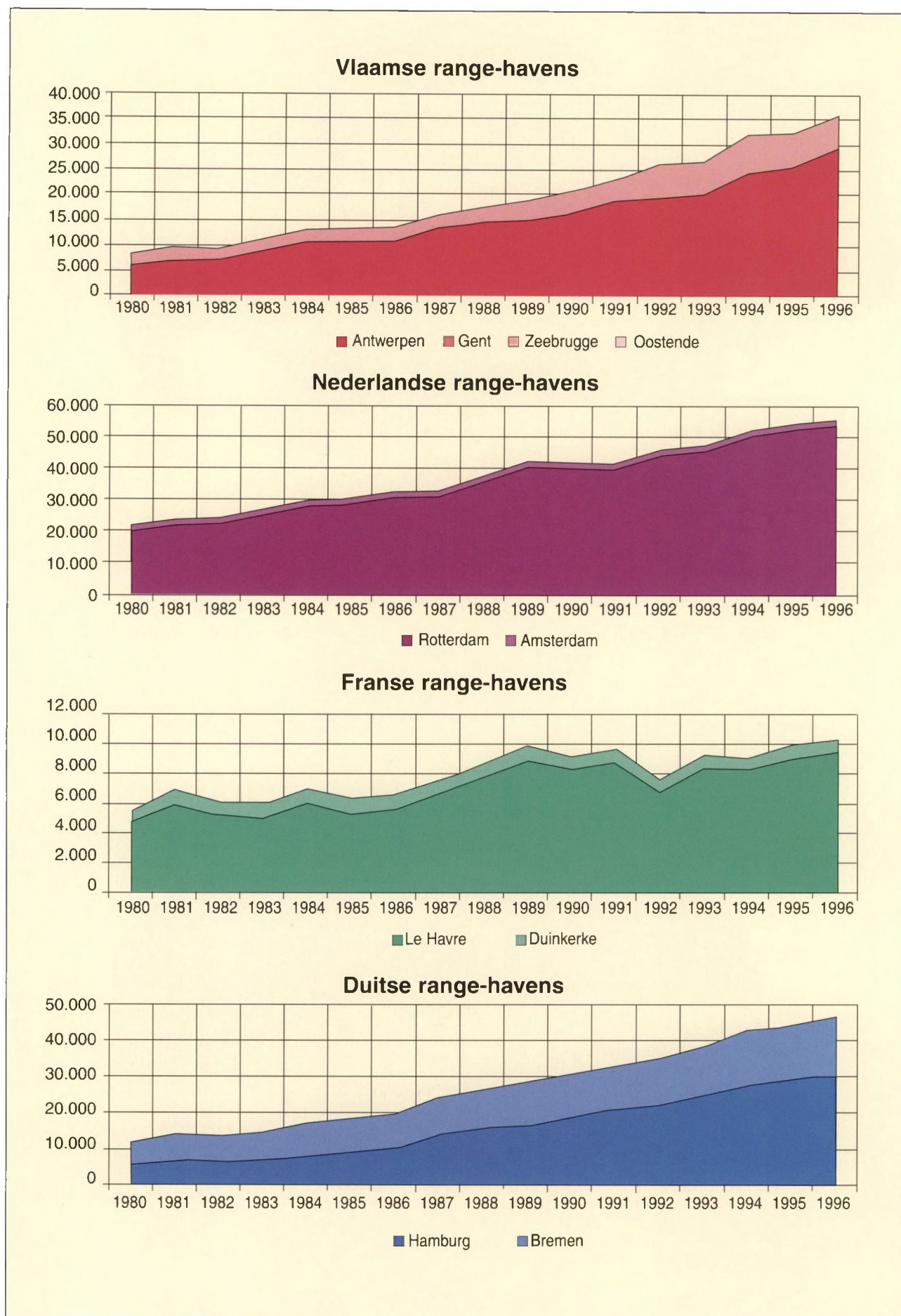
Tabel 4.2: Trafiek containers havens Hamburg-Le Havre range, 1980-1996, in 1.000 ton

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamse havens	Rotterdam	Amsterdam	Nederlandse havens	Hamburg	Bremen	Duitse havens	Le Havre	Duinkerke	Franse havens	Totaal LHH-range
1980	6.126	52	1.988	0	8.166	20.978	649	21.627	5.803	5.929	11.732	4.769	794	5.563	47.089
1981	7.122	108	2.228	0	9.457	22.580	612	23.192	6.779	6.851	13.630	6.087	731	6.818	53.098
1982	7.217	32	1.799	0	9.048	22.892	755	23.647	6.473	6.831	13.304	5.232	802	6.034	52.0233
1983	8.791	48	2.110	0	10.950	25.483	716	26.199	7.227	7.361	14.488	5.016	814	5.830	57.567
1984	10.718	55	2.155	0	12.928	28.312	816	29.128	8.370	8.613	16.983	5.995	913	6.908	65.947
1985	10.921	68	2.292	0	13.281	29.147	787	29.934	9.130	8.665	17.795	5.416	868	6.284	67.294
1986	11.091	59	2.270	0	13.420	32.526	689	32.215	10.247	9.071	19.317	5.701	936	6.937	71.589
1987	13.466	68	2.337	0	15.872	31.815	752	32.567	14.339	9.758	24.097	6.536	947	7.483	80.019
1988	14.634	71	2.915	0	17.619	36.292	881	37.173	16.050	10.387	26.437	7.577	970	8.547	89.777
1989	15.074	88	3.974	0	18.736	40.359	988	41.347	17.055	11.611	28.667	8.858	935	9.793	98.542
1990	16.553	102	3.946	0	20.602	40.789	806	41.595	19.587	11.430	31.016	8.343	780	9.123	102.336
1991	18.933	127	3.790	0	22.850	40.294	814	41.108	21.361	12.106	33.467	8.769	811	9.580	107.005
1992	19.657	126	6.440	0	26.223	44.279	899	45.178	22.497	12.562	35.059	6.863	579	7.442	113.902
1993	20.330	141	6.132	0	26.603	45.717	1.062	46.779	25.274	13.162	38.436	8.399	828	9.227	121.045
1994	24.336	146	7.397	0	31.879	50.050	1.059	51.109	27.981	14.867	42.848	8.262	706	8.968	134.804
1995	25.796	101	6.355	0	32.252	52.417	1.112	53.529	29.361	15.120	44.481	9.066	847	9.913	140.175
1996	29.460	78	6.263	0	35.801	53.447	1.721	55.168	31.048	15.694	46.742	9.518	698	10.216	147.927
groei 80-85	15,6%	6,9%	3,6%	0,0%	12,9%	8,6%	4,9%	8,5%	12,0%	9,9%	11,0%	3,2%	2,3%	3,1%	9,3%
groei 86-90	10,5%	14,6%	14,8%	0,0%	11,3%	6,7%	4,0%	6,6%	17,6%	5,9%	12,6%	10,0%	-4,5%	8,3%	9,3%
groei 91-96	9,2%	-9,2%	10,6%	-0,0%	9,4%	5,8%	16,2%	6,1%	7,8%	5,3%	6,9%	1,7%	-2,9%	1,3%	6,7%
groei 80-96	10,3%	-2,5%	7,4%	0,0%	9,7%	6,0%	6,3%	6,0%	11,1%	6,3%	9,0%	4,4%	-0,8%	3,9%	7,4%
abs. groei 80-96	23.334	26	4.275	0	27.635	32.469	1.072	33.541	25.245	9.765	35.010	4.749	-96	4.653	100.838
abs. groei 90-96	12.907	-24	2.317	0	15.199	12.658	915	13.573	11.461	4.264	15.726	1.175	-82	1.093	45.591

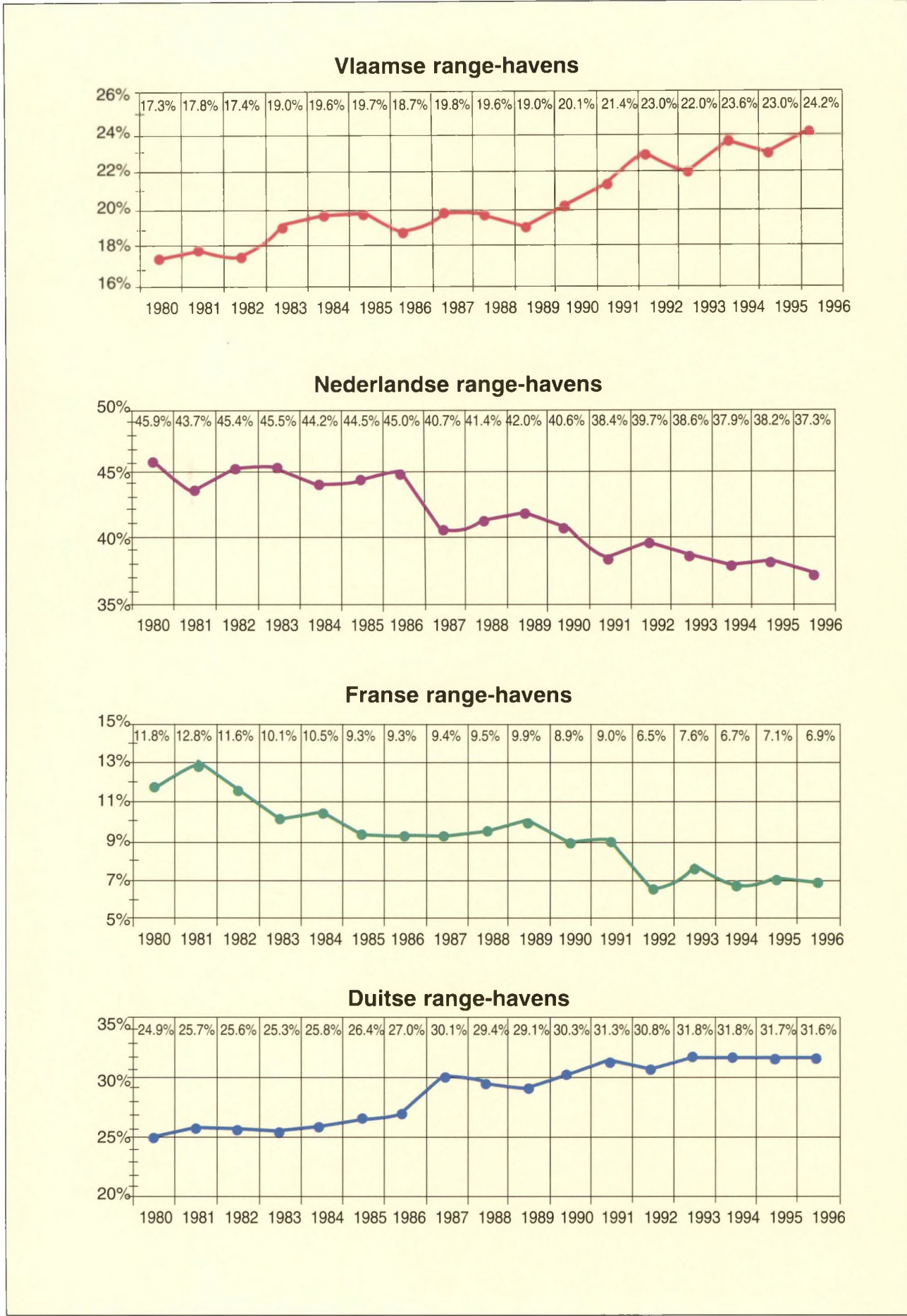
Figuur 4.3: Marktaandelen van de subranges in de Le Havre-Hamburg range - containers



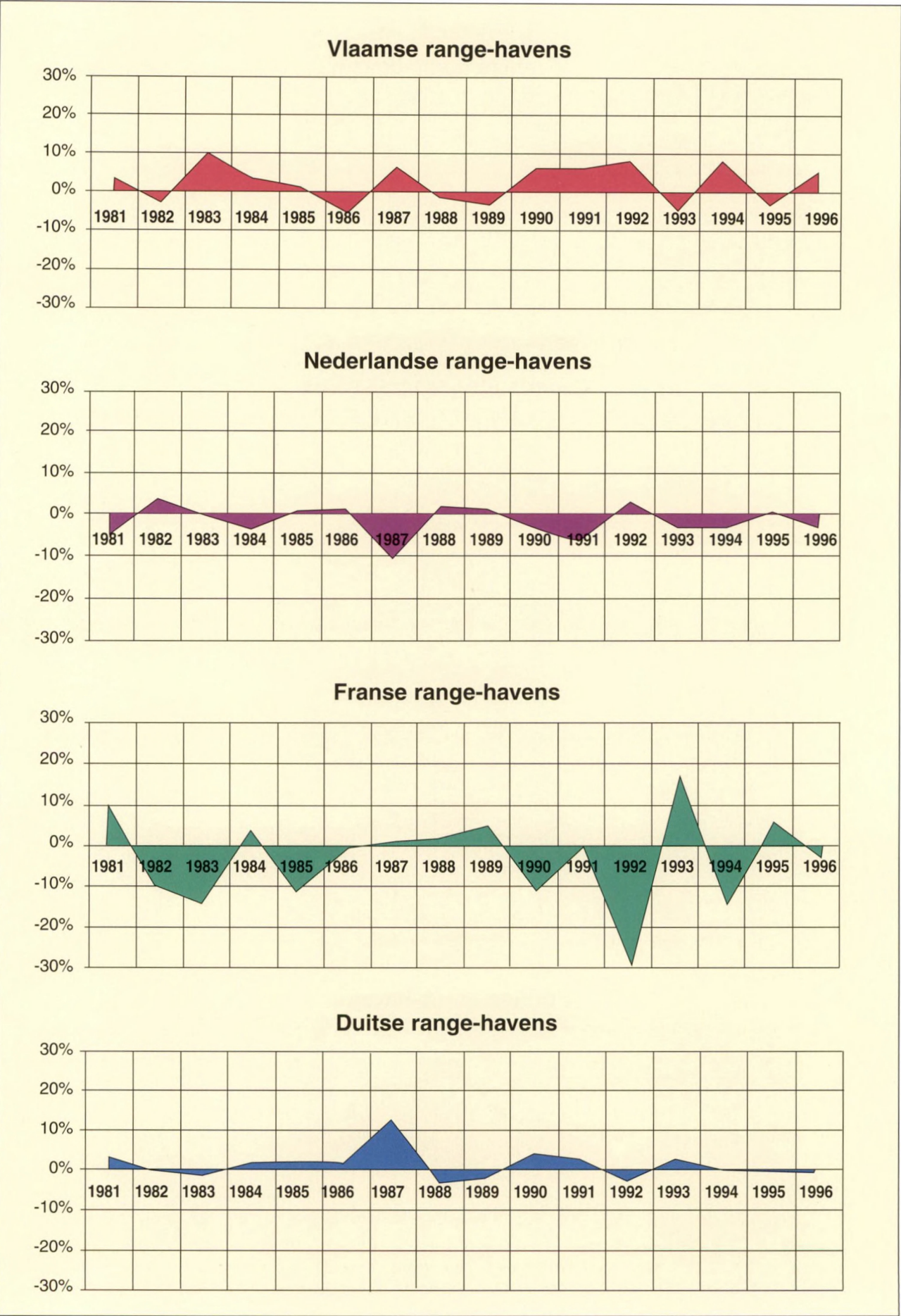
Figuur 4.4: Containertrafiek in de havens van de Le Havre-Hamburg range



Figuur 4.5: Evolutie van het marktaandeel van de subranges van de Le Havre-Hamburg range voor containers



Figuur 4.6: Vergelijking van de groei van de subranges met de groei van de totale Le Havre-Hamburg range voor containers



4.3 Herkomsten en bestemmingen van gecontaineriseerde goederen

De herkomsten en bestemmingen van de containers zijn verschillend per haven en zijn voor een deel bepalend voor de toekomstige ontwikkeling van het containerverkeer in de haven. In sommige bestemmings- of herkomstgebieden is de economische groei hoger dan in andere, d.i. een situatie waarin de vervoersbehoefte groter is. In sommige bestemmings- of herkomstgebieden ligt de containerisatiegraad hoger dan in andere. In gebieden met een hogere containerisatiegraad zullen er minder conventionele stukgoederen in aanmerking komen om nog bijkomend in de toekomst per container te worden vervoerd. Er zijn in dergelijke gebieden dus minder goederen te containeriseren, zodat dit de groei van het containervervoer op deze vervoersrelaties afremt.

In tabel 4.3 wordt nagegaan in welke regio's de meeste containeractiviteit plaatsvindt. Azië is zonder enige twijfel de regio waar de havens de snelste groei optekenen. West-Europa was in 1980 en 1987 de regio met de grootste containeractiviteit. Dit beeld is anders ingekleurd in 1994, aangezien het Verre Oosten West-Europa ruimschoots overtreft op het gebied van containerbehandeling in de havens ⁴⁵.

Tabel 4.3: Containeractiviteit per regio, totaal van de voornaamste havens, in miljoen TEU (in volgorde van belang in 1994)

	1980	1987	1994	jaarlijkse gemiddelde groei 1980-1994
Verre Oosten	7,7	17,7	36,1	• 11,7%
West-Europa	11,7	18,1	28,5	6,6%
Noord-Amerika	9,5	14,4	19,9	5,4%
Zuidoost-Azië	1,9	5,1	18,2	• 17,5%
Latijns-Amerika	2,3	4,2	7,3	8,6%
Midden-Oosten	1,9	2,8	6,2	8,5%
Afrika	1,5	2,0	3,9	7,1%
Oceanië	1,6	2,0	3,0	4,6%
Zuid-Azië	0,2	1,3	3,0	• 21,3%
Oost-Europa	0,4	0,7	0,5	1,6%
Totaal	38,7	68,3	126,7	8,8%

Bron: berekend naar Drewry Shipping Consultants, "Global Container Markets - Prospects and profitability in a high growth era", London, juli 1996.

• = groei hoger dan gemiddeld.

⁴⁵ Hierbij moet wel rekening gehouden worden met de kritiek die door sommige waarnemers wordt geuit met betrekking tot de containerstatistieken. Een aantal zeer grote Aziatische havens behandelen tot 90% containers in transshipment. Dit wil zeggen dat containers die over zee worden aangevoerd, ook weer over zee worden afgevoerd. Dit geeft een ernstige dubbeltelling in de statistieken. Deze kritiek ontkracht echter de vaststellingen met betrekking tot de sterke groei van de Aziatische havens niet.

Tabel 4.4 geeft de containerstromen weer per vaarroute. Uit de tabel blijkt duidelijk het belang van de Oost-West verbindingen, met de nadruk op de routes van en naar het Verre Oosten en de "Pacific Rim" (Zuidoost-Azië). Voor de toekomst wordt verwacht dat de intra-regionale Aziatische markt de grootste markt voor containervervoer zal worden. De routes van en naar de Pacific Rim / Verre Oosten zullen nog aan belang toenemen, gevoed door de exportgeoriënteerde economieën van China en Zuidoost-Azië. Vietnam en Indonesië - zijnde minder ontwikkelde doch dichtbevolkte gebieden - bieden daarbij belangrijke perspectieven.

Tabel 4.4: Containeractiviteit per vaarroute, in 1.000 TEU (schattingen voor 1994)

Oost-West	"Eastbound"	"Westbound"	Totaal
Transpacific (Noord-Amerika - Verre Oosten)	4.200	3.270	7.470
Transatlantic (Noord-Amerika - Europa)	1.365	1.665	3.030
Europa - Verre Oosten	2.290	2.605	4.895
Europa - Midden-Oosten	575	70	645
Noord-Amerika - Midden-Oosten	160	45	205
Verre Oosten - Midden-Oosten	65	190	255
Noord-Zuid	"Southbound"	"Northbound"	Totaal
Europa - Latijns-Amerika	625	525	1.150
Europa - Zuid-Azië	200	275	475
Europa - Afrika	575	375	950
Europa - Australië	250	150	400
Noord-Amerika - Latijns-Amerika	1.150	850	2.000
Noord-Amerika - Zuid-Azië	90	160	250
Noord-Amerika - Afrika	60	40	100
Noord-Amerika - Australië	180	95	275
Verre Oosten - Latijns-Amerika	500	225	725
Verre Oosten - Zuid-Azië	200	225	425
Verre Oosten - Afrika	275	150	425
Verre Oosten - Australië	400	475	875
Intra-regionaal			Totaal
Azië			6.725
Europa			4.250
Noord-Amerika			1.250
Andere			300

Bron: Drewry Shipping Consultants, "Global Container Markets - Prospects and profitability in a high growth era", London, juli 1996.

4.3.1 De haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen is voor een groot deel afgestemd op de containerlijnen van en naar Noord- en Midden-Amerika. De containerisatiegraad ligt in deze markt al erg hoog en bijgevolg moet een groei in deze markt vooral komen van een toename van het handelsvolume (of het transhipment). Het containerverkeer van en naar het Verre en Midden-Oosten biedt daarentegen inzake groei betere perspectieven. In deze markt heeft de haven van Antwerpen slechts een matig marktaandeel. Markten zoals Afrika en Zuid-Amerika bieden nog ruime perspectieven op het gebied van containerisering, doch het handelsvolume is verhoudingsgewijs minder groot. De haven van Antwerpen is inzake containers hoofdzakelijk intercontinentaal georiënteerd, aangezien slechts 12 % van de aan- en afgevoerde containers een oorsprong of bestemming heeft in Europa.

Tabel 4.5: Containerverkeer haven van Antwerpen, naar herkomst en bestemming, 1996 (inclusief ledige containers), in TEU

	aanvoer (kolom 1 = herkomst)	afvoer (kolom 1 = bestemming)	totaal van aanvoer en afvoer	% aandeel
Europa	148.533	175.182	323.715	12,2%
Noord- en Midden-Amerika	509.646	375.758	885.404	33,4%
Zuid-Amerika	64.342	123.850	188.192	7,1%
Verre en Midden-Oosten	153.311	243.786	397.097	15,0%
Nabije Oosten	183.092	218.690	401.782	15,1%
Afrika	208.839	202.956	411.795	15,5%
Overige (incl. Oceanië)	28.667	17.257	45.924	1,7%
Totaal	1.296.430	1.357.479	2.653.909	100,0%

Bron: naar gegevens Havenbedrijf Antwerpen

4.3.2 De haven van Zeebrugge

Bijna tweederde van de containertrafiek in de haven van Zeebrugge is gericht op Europese herkomsten en bestemmingen, in hoofdzaak Groot-Brittannië. De intercontinentale containerverbindingen betreffen vooral de verbinding met Noord- en Midden-Amerika. Aziatische, Afrikaanse of Zuid-Amerikaanse bestemmingen zijn slechts miniem vertegenwoordigd.

Tabel 4.6: Containerverkeer haven van Zeebrugge, naar herkomst en bestemming, 1996 (inclusief ledige containers), in TEU

	aanvoer (kolom 1 = herkomst)	afvoer (kolom 1 = bestemming)	totaal van aanvoer en afvoer	% aandeel
Europa	156.960	171.411	328.371	59,4%
Noord- en Midden-Amerika	57.675	77.867	135.542	24,5%
Zuid-Amerika	9.175	11.436	20.611	3,7%
Azië	10.206	3.039	13.245	2,4%
Afrika	24.963	14.528	39.491	7,1%
Oceanië	12.968	2.947	15.915	2,9%
Totaal	271.947	281.228	553.175	100,0%

Bron: naar gegevens MBZ

4.4 Evoluties in de organisatie van het internationale containervervoer

4.4.1 Conferenties

In de lijnvaart is de vorming van conferenties ontstaan op het einde van de vorige eeuw. De bedoeling van een conferentie is het maken van tariefafspraken of hoeveelhedsafspraken (waarbij afspraken worden gemaakt met betrekking tot de in te zetten scheepsruimte in een bepaald vaargebied). Dergelijke afspraken werden nodig geacht bij structurele veranderingen die een onevenwicht tussen capaciteit en prijs veroorzaakten. Eén van die structurele veranderingen was de introductie van stoomschepen, die een veel grotere capaciteit hebben dan zeilschepen en waarvoor de investeringen veel groter waren. Een ander voorbeeld is de ingebruikname van het Suezkanaal (waardoor de zeeroute tot Brits India veel korter werd). Dit nieuwe kanaal gaf aanleiding tot overcapaciteit op de lijn naar Calcutta en leidde tot de oprichting van de allereerste conferentie in 1878 ⁴⁶. De populariteit van conferenties groeide sindsdien snel.

⁴⁶ Port of Rotterdam, "Container Yearbook 1996", WYT Uitgeverijgroep, Rotterdam, 1996.

Het systeem van de lijnvaartconferenties is dus ontstaan als antwoord op de tarievenoorlog en de hevige concurrentie die bestonden tussen scheepvaartbedrijven in de 19e eeuw. De conferenties brachten orde in wat anders chaos zou zijn geweest. Vandaag wordt echter vastgesteld dat de conferenties hun taak van ordehandhaving niet meer vervullen ⁴⁷.

4.4.2 Consortia

De grootte van containerschepen is in de voorbije decennia snel toegenomen. Op de Noordatlantische route waren de eerste schepen die werden ingezet 750 TEU groot (1967, containerschepen van de eerste generatie). Vanaf 1969 werden al schepen van de tweede generatie ingezet, die een capaciteit van ongeveer 1.500 TEU hadden en vanaf 1970 werden de eerste derde generatie containerschepen in gebruik genomen op de Europa-Verre Oosten route. In 1988 werd het eerste containerschip in de vaart genomen met post-Panamax-afmetingen. Tegenwoordig worden containerschepen van 4.000 à 5.000 TEU ingezet (vanaf 4.400 TEU: vierde generatie en vanaf 4.900 TEU: vijfde generatie) en zijn ook de eerste schepen van meer dan 6.000 TEU in de vaart gebracht. De grote rederijen zoals Evergreen en Maersk hebben schepen in aanbouw of bestelling van 6.700 TEU (super post-Panamax) en men neemt aan dat de in aanbouw zijnde zusterschepen van de "Regina Maersk" zodanig afgewerkt worden dat ze naar een capaciteit van 8.000 TEU zullen gaan. Dergelijke schepen zijn zeer kapitaalintensief en vergen zeer strikte vaarschema's en een hoge benuttingsgraad om een zekere rendabiliteit te garanderen. Deze zeer grote containerschepen vergen ook steeds grotere containerkranen en andere aangepaste uitrusting van de infrastructuur in de havens. De havens zullen dus steeds mee moeten evolueren of, andersom, de mogelijk ontwikkeling van de schepen is voor een stuk afhankelijk van de beschikbare uitrusting in de havens.

Tevens streven de grote containerrederijen ernaar om "wereldwijd" te kunnen opereren. Eén van de oplossingen om deze doelstellingen te bereiken is samenwerking tussen verschillende containerrederijen.

Om tot een meer optimale benutting van de schepen en terminals te komen (door met een geringer aantal schepen toch meer service aan de klanten te kunnen aanbieden) en om op wereldschaal te kunnen werken werden vanaf het begin van de jaren negentig strategische allianties (consortia) opgericht. Het eerste grote consortium, de Global Alliance, werd opgericht in mei 1994. Hoewel er nog steeds veranderingen aan de gang zijn, lijken de belangrijkste allianties vorm te hebben gekregen. De belangrijkste allianties zijn de volgende: *Global Alliance* (Nedlloyd, Mitsui OSK Lines, American President Lines, Orient Overseas Container Lines en Malaysian International Shipping Company); *Grand Alliance* (NYK, P&OCL, Hapag Lloyd, Neptune Orient Lines); *Sealand/Maersk*; *Hanjin/Tricon* (Hanjin, DRS/Senator, Cho Yang Shipping), *Mediterranean Shipping Company*, *Norasia*); *K-Line*, *Yang Ming* ⁴⁸. De Grand Alliance, de Global Alliance en de combinatie Maersk/Sea-Land zijn ruimschoots de grootste consortia.

⁴⁷ Witlox, F., "Conferences in de containerlijnvaart. Een economische interpretatie", in: Tijdschrift Vervoerswetenschap, nr. 3, 1993.

⁴⁸ Deze opsomming is een momentopname: regelmatig worden nieuwe consortia gevormd en worden wijzigingen aangebracht in de samenstelling ervan.

De samenwerking kan verschillende vormen aannemen. Sommige allianties maken de marketing gemeenschappelijk, baten een deel of gehele vloot gezamenlijk uit, baten terminals gezamenlijk uit of werken overeenkomsten uit waarin een combinatie van deze elementen voorkomt. De druk om deze vorm van rationalisatie toe te passen vloeit onder meer voort uit de enorme (over)investeringen die het laatste decennium zijn gebeurd. Een recent Drewry rapport ⁴⁹ spreekt in dit verband over de "attempted regulation of an intrinsically and wastefully over-capitalized situation". Drewry verwacht dat de allianties verder in de richting zullen gaan naar samenwerkingsverbanden waarin enkel de administratie en de marketing nog onafhankelijk zal blijven en dat een niet uit te sluiten volgende stap fusie betekent tussen verschillende grote ondernemingen. Dit vanwege het te verwachten aantrekkelijke rendement van dergelijke grote ondernemingen.

In september 1996 werd een nieuwe ontwikkeling aangekondigd die de samenstelling van de Global Alliance en de Grand Alliance mogelijk zal wijzigen. Nedlloyd en P&O Container Lines zullen hun containeractiviteiten bundelen door een fusie tussen de containerafdelingen van beide maatschappijen. De fusie treedt in werking op 1 januari 1997 en geeft aanleiding tot de vorming van de grootste containervloot ter wereld, onder de nieuwe benaming P&O Nedlloyd Container Line.

Deze nieuwe tendens naar samenwerking tussen lijnvaartrederijen kan verstrekende gevolgen hebben voor de havens van de Le Havre-Hamburg range. De containerhavens in deze regio liggen immers dicht bij elkaar en de consortia optimaliseren hun vaarschema's, hetgeen wil zeggen dat er minder havens in het vaarschema worden opgenomen. Door de nieuwe samenwerkingsverbanden krijgen de rederijen een groter gewicht aan de onderhandelingstafel wanneer nieuwe afspraken gemaakt worden over de aanloop van de zeehavens en de behandeling van de schepen aan de containerterminals.

Niettegenstaande consortia in feite kartels zijn, werden in mei 1996 de eerste vijf lijnvaartconsortia door de Europese Unie goedgekeurd. Het gaat daarbij om lijnvaartconsortia die in of vanuit Europese havens opereren. Het zijn kleinere consortia dan de hierboven genoemde, wereldwijd opererende allianties.

4.5 Toekomstverwachtingen

Sinds de eerste toepassing van de container als verpakking van stukgoederen heeft deze techniek een snelle wereldwijde verspreiding en een zeer snelle groei door gemaakt. Wereldwijd gezien werden in de tweede helft van de jaren zeventig groeicijfers van 15 à 16 % genoteerd of zelfs hoger. In het begin van de jaren negentig is de groei nog steeds hoog: 9 à 10 % op wereldniveau. Gegeven de historische evolutie, zijn de verwachtingen voor de toekomst hoog gespannen. De hoogste groei is wellicht weggelegd voor gebieden die een fase van snelle economische expansie doormaken, zoals China en Zuidoost-Azië.

⁴⁹ Drewry Shipping Consultants, "Global Container Markets - Prospects and profitability in a high growth era", London, juli 1996.

In het verleden werden door verschillende instanties en consultants prognoses gemaakt voor de groei van het containerverkeer. Enkele voorbeelden:

- Bij het onderzoek van het dossier ⁵⁰ van de containerkade te Zeebrugge in 1990 werden door de Havencommissie de voorspelde jaarlijkse groeicijfers van 4,5 tot 4,8 % aanvaard (gebaseerd op Ocean Shipping Consultants ⁵¹, 1986).
- In de kosten-batenanalyse ⁵² van 1992 die bij het onderzoek van de tweede Scheldecontainerterminal werd gehanteerd, werd een jaarlijkse groei van 3,02 % tussen 1995-2000 en 3,22 % voor de periode na 2000 vooropgesteld. In de strategische positiebepaling ⁵³ die voor het hetzelfde project werd gebruikt, werd een groeicijfer van 4,5 tot 4,8 % gehanteerd. De primaire bron voor dit cijfer is ook een studie van Ocean Shipping Consultants ⁵⁴ uit 1990.
- In een gezamenlijke studie van de studiebureaus Ocean Shipping Consultants en Marconsult ⁵⁵ werd in 1993 een groei voorspeld voor het containerverkeer in de Vlaamse havens van 4,5 % tussen 1991 en 2000 en van 4,6 % tussen 2001 en 2005. De Nederlandse, Duitse en zelfs de Franse havens zouden volgens de genoemde prognose iets sneller groeien dan de Vlaamse havens.

De Vlaamse Havencommissie heeft in het "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" van eind 1995 haar verwachtingen inzake de evolutie van het containerverkeer naar boven toe bijgesteld tegenover eerdere verwachtingen. Dit onder meer in functie van een onderzoek omtrent containers dat de Vlaamse Havencommissie in september 1995 voerde ⁵⁶. In dat onderzoek besloot de Havencommissie om de resultaten van de meest recente prognose van Ocean Shipping Consultants als referentiecijfer te behouden.

In deze studie van Ocean Shipping Consultants ⁵⁷ uit 1995 werd voorspeld dat voor containers ook voor de toekomstige periode hoge groeicijfers zullen gerealiseerd worden in de Noord-Europese havens. Dit geldt vooral voor de Duitse, Nederlandse en Vlaamse havens. Voor de Noord-Franse havens zijn de prognoses minder gunstig. In tabel 4.7 worden de door Ocean Shipping Consultants voorspelde groeicijfers weergegeven.

⁵⁰ Vlaamse Havencommissie, "Advies over de bouw van een containerkade te Zeebrugge", Brussel, 1990.

⁵¹ Ocean Shipping Consultants, "World Container Ports to 2000", Middlesex, England, 1986.

⁵² Blauwens, G., "Kosten-batenanalyse van een tweede containerkade aan de Schelde", Schilde, 1992.

⁵³ Policy Research Corporation, "Strategische positiebepaling van de Containerkade Noord aan de Rechter Schelde Oever - haven van Antwerpen binnen de range Hamburg-Le Havre", Antwerpen, 1992.

⁵⁴ Ocean Shipping Consultants, "The European Container Market in the 1990s - an analysis of trade development, port facilities and shipping demand", Chertsey, 1995.

⁵⁵ Ocean Shipping Consultants & Marconsult, "European sea port policy", Chertsey, 1993.

⁵⁶ In september 1995 heeft de Vlaamse Havencommissie een "Nota ten behoeve van de Vlaamse Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening" goedgekeurd, waarin uitgebreid wordt ingegaan op de toekomstverwachtingen voor het containervervoer.

⁵⁷ Ocean Shipping Consultants, "Market Prospects for European Containerisation", Chertsey, 1995.

Tabel 4.7: Containerprognoses Ocean Shipping Consultants (1995), Noordwest-Europa, in 1.000 TEU

	1994	2000	2005	groei 1994-2000	groei 2000-2005
België	2.804,7	4.130,3	5.786,0	6,7%	7,0%
Nederland	4.480,0	6.464,9	9.056,3	6,3%	7,0%
West-Duitsland	4.245,0	6.231,4	8.804,8	6,6%	7,2%
Noord-Frankrijk	1.025,9	1.131,4	1.509,4	1,6%	5,9%
Totaal	12.555,6	17.958,0	25.156,5	6,1%	7,0%

Bron: berekend naar Ocean Shipping Consultants, 1995

De in de tabel 4.7 weergegeven groeicijfers werden berekend uit de absolute cijfers die in de O.S.C.-studie werden vermeld. In feite geeft O.S.C. voor elk van de jaren tot en met 2000 én voor 2005 een trafiekcijfer weer. Als de jaar-tot-jaar groeicijfers worden berekend, dan blijken deze van jaar tot jaar verschillend te zijn. Voor 1995 ligt de voorspelde groei lager dan voor de volgende jaren. In tabel 4.7 wordt echter gebruik gemaakt van de gemiddelde groeivoet voor de periode 1994-2000 en 2001-2005.

In de studie van Ocean Shipping Consultants worden eveneens de verwachtingen weergegeven voor het toekomstige containerverkeer naar vaargebied/aard. Daaruit blijkt dat vooral voor het feederverkeer en voor het verkeer van en naar het Verre Oosten de verwachtingen hoog zijn (zie tabel 4.8).

Tabel 4.8: Containerprognoses naar aard van het verkeer, Noordwest-Europa, in 1.000 TEU

aard van de containertrafiek	1994	2000	2005	groei 1994-2000	groei 2000-2005
Inter Europe	1.943,9	2.836,4	3.378,2	6,5%	7,0%
Feeder	1.647,0	2.657,4	3.815,1	8,3%	7,5%
North Amerika	2.950,5	4.022,2	5.256,3	5,3%	5,5%
Far East	3.289,2	5.219,5	7.493,3	8,0%	7,5%
Overige	2.725,0	3.757,5	5.148,6	5,5%	6,5%
Totaal	12.555,6	17.958,0	25.156,5	6,1%	7,0%

Bron: Ocean Shipping Consultants, 1995. Groeicijfers berekend naar Ocean Shipping Consultants.

In 1996 verscheen een nieuwe studie van Drewry Shipping Consultants waarin een voorspelling werd gemaakt voor de groei van de containertrafiek in de wereld en per regio. Niettegenstaande deze voorspellingen niet werden gedetailleerd tot op het niveau van een haven of een land, zijn de resultaten toch interessant. In de tabellen 4.9 en 4.10 worden de belangrijkste resultaten weergegeven.

Tabel 4.9: Containerprognoses naar (sub)continent volgens Drewry, in miljoen TEU

(sub)continent	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Noord-Amerika	19,9	20,8	21,4	22,0	22,5	23,3	24,1
Verre Oosten	36,1	39,6	43,4	47,5	51,6	55,9	60,4
West-Europa	28,5	30,5	32,6	34,7	36,5	38,3	39,9
Zuidoost-Azië	18,2	20,6	23,2	25,9	28,8	31,8	34,9
Oceanië	3,0	3,2	3,3	3,4	3,5	3,7	3,8
Midden-Oosten	6,2	6,8	7,5	8,2	9,0	9,7	10,5
Latijns-Amerika	7,3	8,0	8,7	9,4	10,2	10,9	11,7
Oost-Europa	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,9	1,0
Zuid-Azië	3,0	3,4	3,9	4,3	4,8	5,3	5,8
Afrika	3,9	4,2	4,6	5,0	5,4	5,8	6,2
Wereld	126,7	137,7	149,4	161,3	173,0	185,5	198,2

Bron: Drewry Shipping Consultants, "Global Container Markets - Prospects and profitability in a high growth era", London, juli 1996.

Tabel 4.10: Containerprognoses naar (sub)continent volgens Drewry, jaarlijkse groei, in %.

(sub)continent	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Noord-Amerika	5,5%	4,4%	3,3%	2,8%	1,9%	3,5%	3,5%
Verre Oosten	12,7%	9,6%	9,7%	9,4%	8,7%	8,3%	8,0%
West-Europa	7,7%	7,0%	6,8%	6,3%	5,2%	4,9%	4,2%
Zuidoost-Azië	16,2%	1,7%	12,5%	11,8%	10,9%	10,3%	9,8%
Oceanië	4,3%	6,1%	5,0%	3,3%	2,5%	4,2%	4,7%
Midden-Oosten	8,4%	10,1%	10,1%	9,1%	9,0%	8,4%	8,0%
Latijns-Amerika	7,6%	9,4%	8,7%	8,0%	8,1%	7,6%	7,2%
Oost-Europa	4,2%	8,6%	13,1%	11,2%	9,5%	9,8%	9,2%
Zuid-Azië	14,3%	13,0%	13,5%	11,5%	10,8%	10,3%	9,6%
Afrika	4,9%	8,9%	9,6%	7,6%	8,0%	7,6%	7,2%
Wereld	9,9%	8,8%	8,5%	7,9%	7,3%	7,2%	6,9%

Bron: Drewry Shipping Consultants, "Global Container Markets - Prospects and profitability in a high growth era", London, juli 1996.

De prognoses van Drewry verschillen met deze van Ocean Shipping Consultants op verschillende punten. Enkele belangrijke verschilpunten en gelijkenissen worden hier opgesomd:

- Het toepassingsgebied: de OSC-prognoses zijn van toepassing op de belangrijkste containerhavens in België, Nederland, Duitsland en Noord-Frankrijk. Dit gebied is dus duidelijk minder ruim dan het gebied "West-Europa" dat door Drewry wordt gehanteerd.
- Drewry hanteert voor West-Europa groeicijfers die in dezelfde grootte-orde liggen als de OSC-prognoses. De gemiddelde jaarlijkse groei tussen 1994 en 2000 bedraagt voor West-Europa 5,8 %, OSC hanteert een groeicijfer voor de Noordwest-Europese havens van 6,1 %. Deze cijfers zijn natuurlijk slechts gedeeltelijk vergelijkbaar vanwege het verschillende toepassingsgebied.
- Een belangrijk verschilpunt is echter het feit dat Drewry voorspelt dat de jaarlijkse groei jaar na jaar zal afnemen in de periode 1994-2000. Ocean Shipping Consultants voorspellen daarentegen voor de periode 2000-2005 een hogere groei dan in de periode 1994-2005.

In dit rapport worden de groeicijfers van de studie van Ocean Shipping Consultants gehanteerd. Deze optimistische groeicijfers zijn enerzijds te verantwoorden vanuit de vraagzijde: de Vlaamse havens bieden een goed product aan, aangezien in het verleden bijna steeds een hoge groei werd genoteerd en aangezien het marktaandeel duidelijk is toegenomen. Anderzijds wordt er in de twee Vlaamse containerhavens werk gemaakt van de optimalisering van de toegankelijkheid tot de haven en de beschikbaarheid van moderne containerbehandelingscapaciteit. In Antwerpen werd beslist om de Westerschelde verder te verdiepen teneinde tegemoet te komen aan de schaalvergroting in de containerlijnvaart. Er is zeer recent nieuwe capaciteit beschikbaar gekomen (Noordzeeterminal) en het dossier voor een nieuw containerdok op de linkeroever van de Schelde bevindt zich in een gevorderd plannings- en adviesstadium. Te Zeebrugge is momenteel nog capaciteit beschikbaar aan de Flanders Container Terminal en wordt er op korte termijn ook nog een bijkomende terminal gepland in het Albert II-dok. Bovendien wordt een verdieping van de voorhaven gepland tot 55 voet. Dit 55-voet programma bevindt zich in de adviseringsfase. Voor beide havens kan gesteld worden dat er op het vlak van de investeringen geanticipeerd wordt op de toenemende vraag. Dit laatste is uiteraard een voorwaarde om optimistische groeicijfers te kunnen handhaven.

Hoofdstuk 5: conventionele stukgoederen en roll-on-roll-off in de Vlaamse havens

5.1 Conventionele stukgoederen en ro/ro: omschrijving

De stukgoederen kunnen in eerste instantie worden ingedeeld in de gecontaineriseerde en de niet-gecontaineriseerde stukgoederen. De gecontaineriseerde stukgoederen werden in het vorige hoofdstuk behandeld.

De aanduiding “niet-gecontaineriseerde stukgoederen” is zeer algemeen en omvat veel verschillende goederencategorieën die onderling sterk van elkaar verschillen. Naast de roll-on-roll-off-goederen, die verder in dit hoofdstuk uitvoeriger worden behandeld, worden ook de volgende termen gebruikt voor sommige soorten stukgoed:

- *break bulk*: dit zijn diverse goederen en commodities in kleine verpakkingen, zakken of dozen. Deze goederen worden meestal gelost of geladen op paletten door middel van kranen op het schip;
- *neobulk*: dit zijn diverse goederen en commodities die worden verscheept en behandeld als eenheden. Auto's, staalproducten, partijen hout en zware machines zijn hiervan voorbeelden.

In dit hoofdstuk worden de conventionele stukgoederen (*break bulk* en *neobulk*) en de roll-on-roll-off-goederen tezamen behandeld in een korte algemene bespreking, waarin het aanduiden van het belang en van de belangrijkste tendensen de hoofddoelstelling is. De reden voor de groepering van ro/ro en conventionele stukgoederen ligt vooral in het feit dat de Duitse havens van de Le Havre-Hamburg range geen onderscheid maken tussen ro/ro en overige conventionele stukgoederen. Voor sommige goederen, zoals woudproducten⁵⁸ of auto's, zijn er redenen om deze goederen in te delen bij de conventionele stukgoederen, terwijl er eveneens argumenten zijn om deze goederen als ro/ro te catalogiseren. Zowel de auto's als de woudproducten worden meestal als ro/ro beschouwd. Bij nog andere goederen is het niet de aard of het materiaal waaruit de producten gemaakt zijn, die het onderscheid tussen conventioneel of ro/ro-goed uitmaken, maar wel de wijze van vervoer en de herkomst en bestemming. Het meest voor de hand liggende voorbeeld hiervan zijn de Kanaaltrafieken, waarmee de goederen bedoeld worden die per vrachtwagen tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland worden vervoerd en waarbij de vrachtwagen de overtocht maakt per ferry.

Na het overzicht met daarin de algemene evoluties van de conventionele stukgoederen (inclusief ro/ro), worden de Kanaaltrafieken, de auto's en de overige conventionele stukgoederen afzonderlijk behandeld.

⁵⁸ De groep “woudproducten (forest products)” bestaat op zich weer uit een aantal subgroepen, die in aard, herkomst en bestemming en in behandelingswijze sterk van elkaar kunnen verschillen. De belangrijkste producten in deze groep zijn: papier en karton, cellulose, gezaagd hout, plaatmateriaal, rondhout en oud papier.

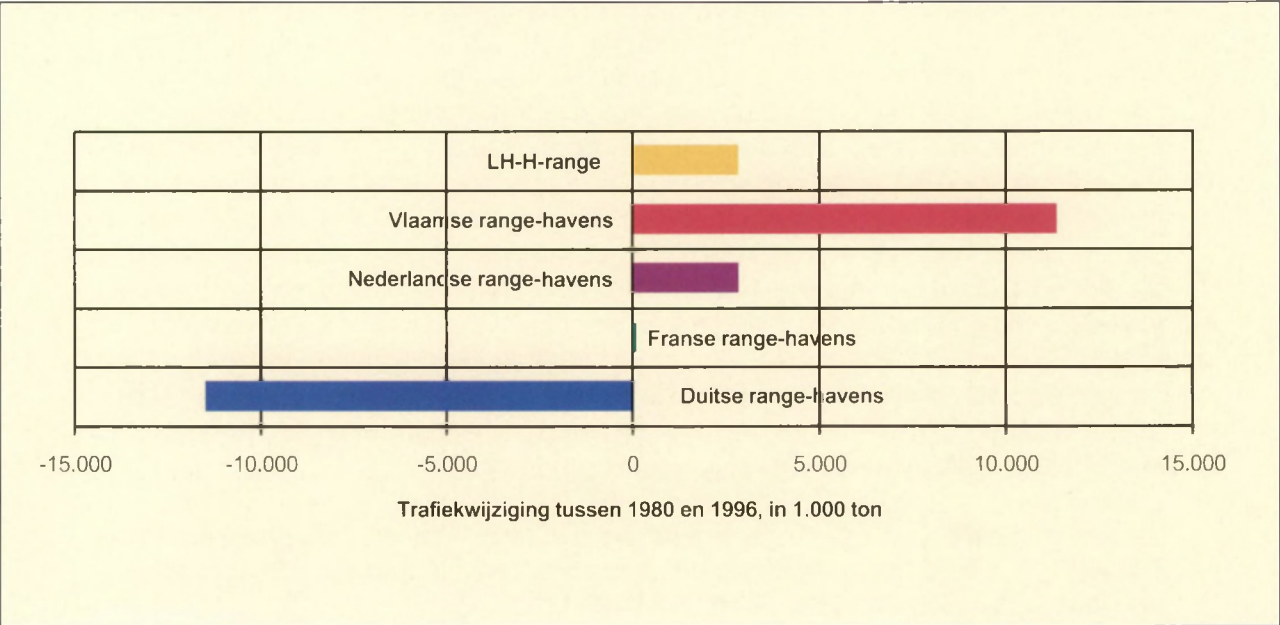
5.2 Evoluties in de trafiek van conventionele stukgoederen en ro/ro

In 1996 werd 83,5 miljoen ton “overige stukgoederen” in de havens van de Le Havre-Hamburg range geladen of gelost. De Vlaamse havens hebben voor de overige stukgoederen het grootste marktaandeel. Enerzijds is Antwerpen de belangrijkste haven voor de conventionele stukgoederen en anderzijds is Zeebrugge marktleider inzake roll-on-roll-off.

De figuren 5.2, 5.4 en 5.5 geven niet alleen het belang aan van de Vlaamse havens, doch ook de groei van dit belang. Het marktaandeel van de Vlaamse havens is toegenomen van 39,2 % in 1980 tot 51,5 % in 1996. Hoewel enkele schommelingen voorkomen (zie bijvoorbeeld de marktaandeel evoluties in figuur 5.4 voor 1983-84 en 1989-90 voor de Nederlandse en de Vlaamse havens), neemt het marktaandeel van de Vlaamse havens toe in bijna heel de periode 1980-1996. Enerzijds is dit toe te schrijven aan de sterke groei van de ro/ro-activiteiten in de haven van Zeebrugge. Anderzijds zijn er in de haven van Antwerpen veel minder trafieken “verloren gegaan” door containerisering dan in de andere havens.

Bij de Nederlandse havens komen schommelingen voor, doch er is geen uitgesproken tendens in op- of neerwaartse richting aan te duiden. Voor de Franse havens is de tendens licht positief, met uitzondering van de laatste twee jaar, hetgeen wellicht toe te schrijven is aan de invloed van de Kanaaltunnel. De Duitse range-havens verloren bijna continu marktaandeel inzake “overige stukgoederen” in de beschouwde periode.

Figuur 5.1: Evolutie 1980-1996 overige stukgoederen (incl. ro/ro), per havengroep

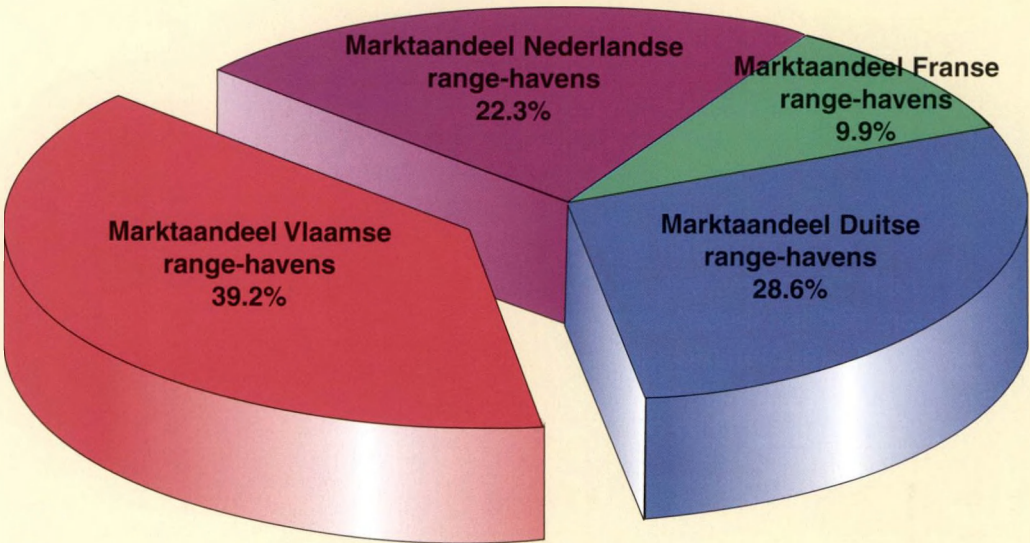


Tabel 5.1: Trafiek overige stukgoederen (incl. ro/ro) havens Hamburg-Le Havre range, 1980-1996, in 1.000 ton

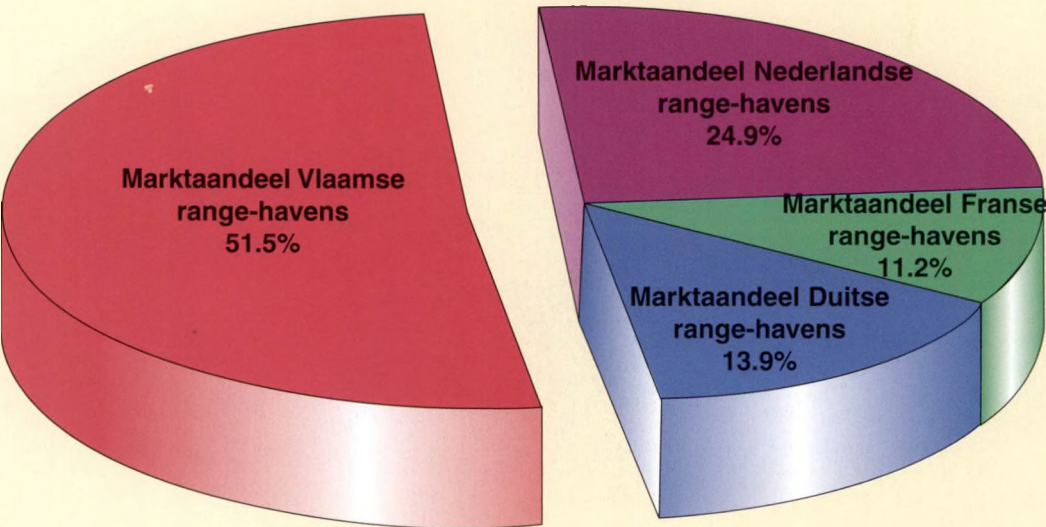
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamse havens	Rotterdam	Amsterdam	Nederlandse havens	Hamburg	Bremen	Duitse havens	Le Havre	Duinkerke	Franse havens	Totaal LHH-range
1980	22.333	2.424	4.500	2.383	31.640	15.548	2.438	17.986	12.353	10.723	23.076	3.325	4.652	7.977	80.679
1981	24.020	2.327	4.223	2.505	33.075	15.005	2.300	17.305	12.955	10.402	23.357	3.023	4.716	7.739	81.476
1982	23.084	2.768	4.361	2.928	33.141	15.013	2.743	17.756	11.938	9.742	21.680	3.049	4.311	7.360	79.937
1983	23.550	2.834	5.197	3.213	34.793	15.574	2.737	18.311	12.080	9.262	21.342	2.774	4.472	7.246	81.692
1984	27.636	3.889	6.906	3.658	42.088	15.141	2.853	17.994	12.908	9.859	22.767	3.164	5.060	8.224	91.073
1985	26.681	3.348	7.893	3.580	41.502	15.118	2.856	17.974	12.310	9.750	22.060	2.585	5.034	7.619	89.155
1986	25.021	3.028	9.242	3.135	40.426	14.801	2.983	17.784	11.889	8.986	20.875	2.361	5.101	7.462	86.547
1987	26.061	3.303	9.878	3.141	42.382	15.348	3.405	18.753	9.279	8.941	18.220	2.745	6.368	9.113	88.468
1988	28.178	3.773	9.759	3.824	45.534	17.180	3.682	20.862	8.342	8.929	17.271	3.274	6.530	9.804	93.471
1989	27.087	3.335	11.974	3.615	46.011	18.871	5.199	24.070	8.716	8.643	17.359	3.426	7.720	11.146	98.586
1990	26.969	3.555	13.017	3.339	46.881	17.595	1.866	19.461	8.968	8.036	17.004	3.381	6.661	10.042	93.388
1991	26.463	3.181	12.505	3.279	45.428	19.461	2.281	21.742	8.627	8.085	16.712	3.373	7.327	10.700	94.582
1992	25.696	2.933	12.723	3.620	44.971	19.418	1.907	21.325	7.667	7.175	14.842	3.366	8.447	11.813	92.951
1993	26.476	3.191	13.531	3.718	46.917	18.212	2.114	20.326	7.029	6.414	13.443	3.851	9.284	13.135	93.821
1994	25.394	3.111	15.003	3.487	46.995	19.331	1.671	21.002	7.039	5.989	13.028	4.272	7.346	11.618	92.643
1995	24.878	2.968	14.846	3.338	46.030	18.747	1.636	20.383	6.559	5.380	11.939	4.513	6.506	11.019	89.371
1996	22.746	3.091	13.980	3.189	43.006	18.552	2.262	20.814	5.957	5.642	11.599	4.096	3.988	8.084	83.503
groei 80-85	4,5%	8,4%	15,1%	10,7%	7,0%	-0,7%	4,0%	0,0%	-0,1%	-2,4%	-1,1%	-6,1%	2,0%	-1,1%	2,5%
groei 86-90	1,9%	4,1%	8,9%	1,6%	3,8%	4,4%	-11,1%	2,3%	-6,8%	-2,8%	-5,0%	9,4%	6,9%	7,7%	1,9%
groei 91-96	-3,0%	-0,6%	2,3%	-0,6%	-1,1%	-1,0%	-0,2%	-0,9%	-7,1%	-6,9%	-7,0%	4,0%	-11,5%	-5,5%	-2,5%
groei 80-96	0,1%	1,5%	7,3%	1,8%	1,9%	1,1%	-0,5%	0,9%	-4,5%	-3,9%	-4,2%	1,3%	-1,0%	0,1%	0,2%
abs. groei 80-96	413	667	9.480	806	11.366	3.004	-176	2.828	-6.396	-5.081	-11.477	771	-664	107	2.824
abs. groei 90-96	-4.223	-464	963	-150	-3.875	957	396	1.353	-3.011	-2.394	-5.405	715	-2.673	-1.958	-9.885

Figuur 5.2: Marktaandelen van de subranges in de Le Havre-Hamburg range - overige stukgoederen (incl. ro/ro)

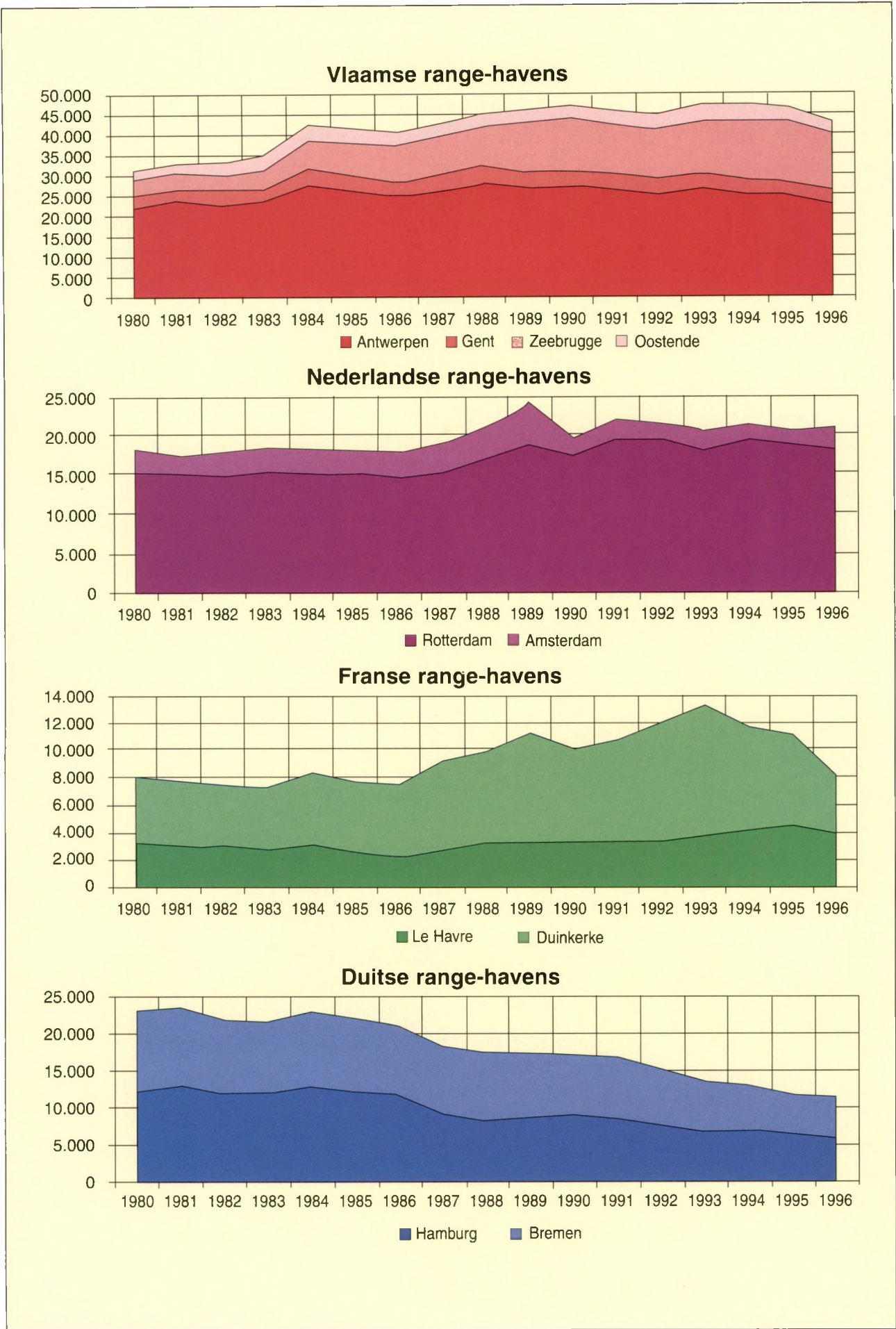
1980



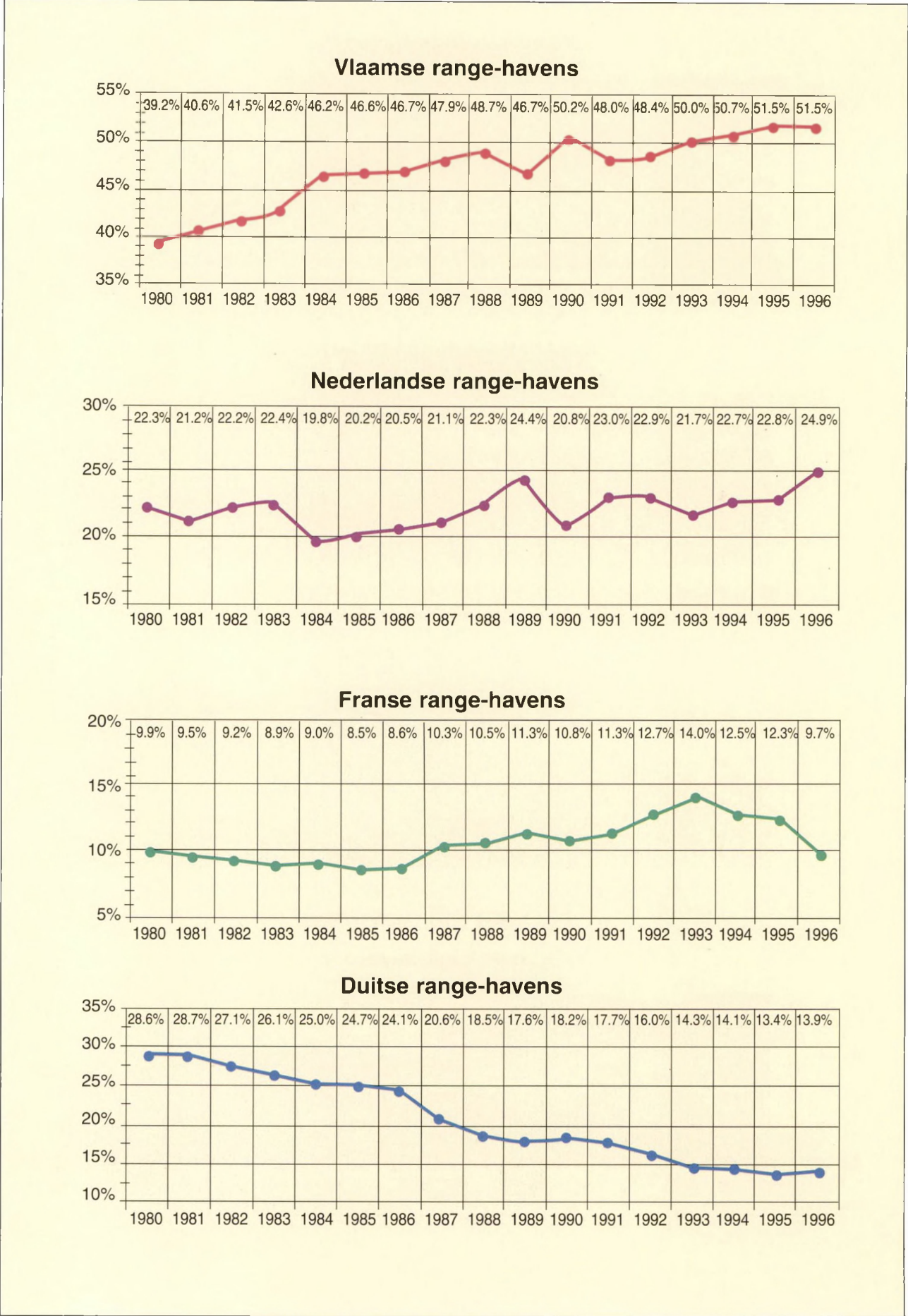
1996



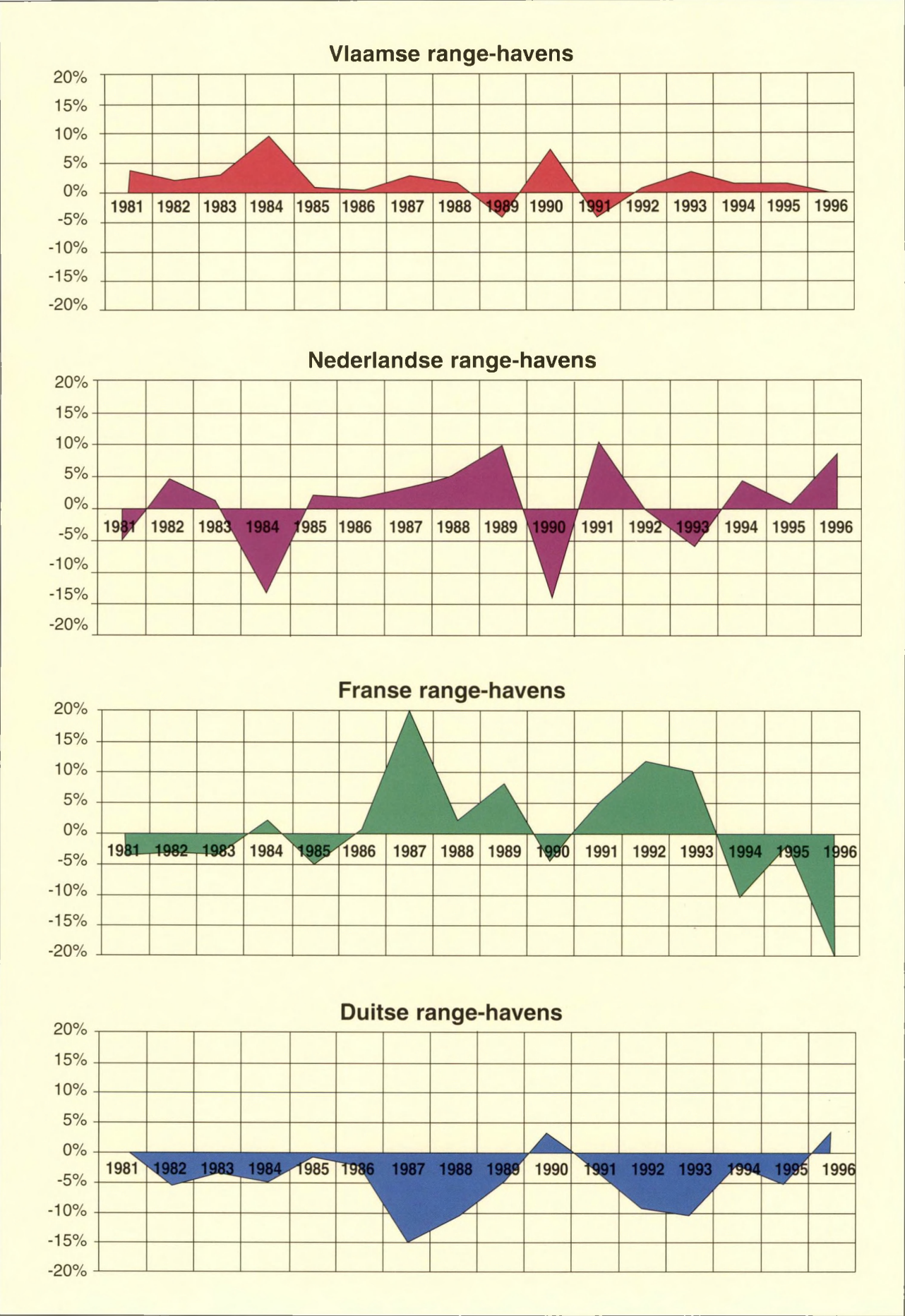
Figuur 5.3 : Trafiek van overige stukgoederen (incl. ro/ro) in de havens van de Le Havre-Hamburg range



Figuur 5.4: Evolutie van het marktaandeel van de subranges van de Le Havre-Hamburg range voor overige stukgoederen (incl.ro/ro)



Figuur 5.5: Vergelijking van de groei van de subranges met de groei van de totale Le Havre-Hamburg range voor overige stukgoederen (incl. ro/ro)



5.3 Roll-on-roll-off: Kanaalverkeer

5.3.1 *Huidige situatie*

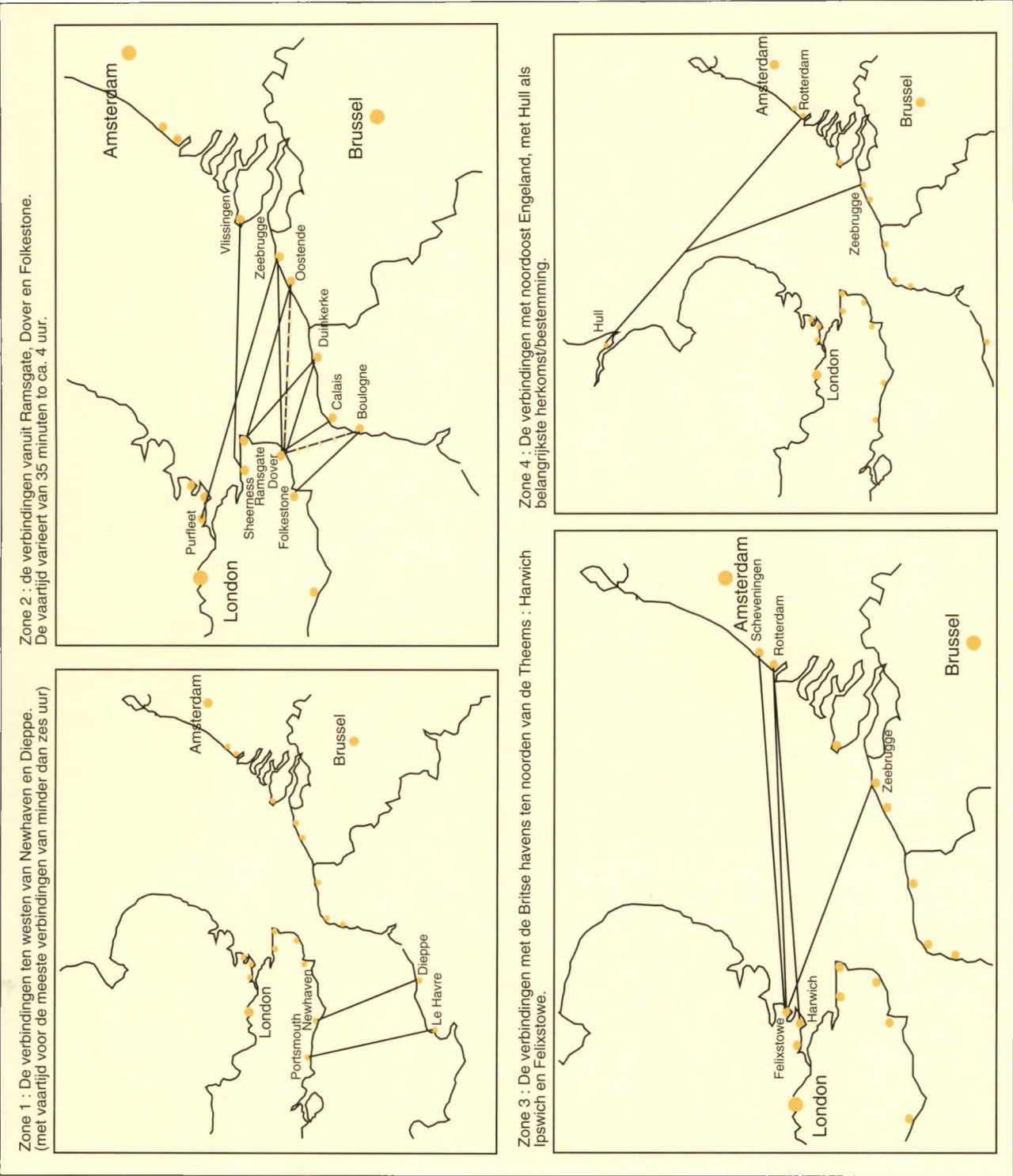
Het “kanaalverkeer” is het maritieme verkeer tussen het Europese vasteland en Groot-Brittannië. Een groot deel van deze goederen wordt per vrachtwagen naar en van Groot-Brittannië aan- en afgevoerd. De vrachtwagens maken de overtocht per ferry. Sinds 1994 bestaat voor de vrachtwagens ook de mogelijkheid om de kanaal-overtocht te maken via de Kanaaltunnel. Samen met de Baltische regio is de Kanaalzone één van de drukste gebieden voor passagiers- en vrachtvervoer over zee.

De overtocht tussen Groot-Brittannië en het vasteland gebeurt via diverse havens in Groot-Brittannië enerzijds en Frankrijk, België en Nederland anderzijds. De verbindingen tussen deze havens kunnen ingedeeld worden in verschillende zones:

- (1) De verbindingen ten westen van Dieppe en Newhaven. Aan de Franse zijde gaat het om de havens tussen Dieppe en Roscoff. Aan de Britse zijde gaat het om de havens van Newhaven tot Plymouth. De vaartijd bedraagt minder dan 6 uur (met uitzondering van de verbinding tussen St.-Malo en Poole, die ca. 9 uur duurt).
- (2) De verbindingen met aan de Britse zijde de havens van Ramsgate, Dover en Folkestone. Er bestaan regelmatige lijnen die deze havens verbinden met de continentale havens van Boulogne tot Zeebrugge. De Kanaaltunnel bevindt zich eveneens in deze zone. In deze zone is de afstand tussen Groot-Brittannië en het vasteland het kortste. Tussen Calais en Dover bedraagt de vaartijd per hovercraft ca. 35 minuten en per ferry ca. 1 uur en 15 minuten. Binnen deze zone duurt de overtocht maximaal ca. 4 uur. Tot deze zone worden ook de verbindingen gerekend met de Theems-havens Dagenham en Purfleet. Er zijn vanuit deze havens regelmatige lijnen met de haven van Zeebrugge.
- (3) De verbindingen van de continentale havens met de havens ten noorden van de Theems: Harwich, Ipswich en Felixstowe. Vanuit Zeebrugge zijn er regelmatige lijnen naar deze havens.
- (4) De verbindingen van de continentale havens met nog noordelijker gelegen havens van Immingham, Hull en Middlesbrough. De havens van Zeebrugge tot en met Scheveningen beschikken over regelmatige lijndiensten in de zones (3) en (4).

De zones worden weergegeven op figuur 5.6.

Figuur 5.6:



Tabel 5.2: ro/ro-vrachtverkeer van en naar Groot-Brittannië, in aantal vrachtwagens (x 1.000)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Scheveningen	67	54	57	64	69	65	56	71	69	81	78
Rotterdam	296	308	357	400	406	428	423	438	437	501	461
Vlissingen	55	59	60	73	76	77	72	67	65	45	52
Zeebrugge	451	530	595	625	758	788	743	759	769	855	834
Oostende	189	160	158	192	186	166	153	175	170	165	159
Duinkerke	53	74	93	111	152	146	174	215	223	157	132
Boulogne	63	73	71	64	75	85	59	39	17	35	8
Calais	353	376	398	451	547	574	605	644	746	911	802
Dieppe	58	59	59	62	61	59	35	50	46	51	44
Le Havre	62	66	71	87	91	88	93	92	114	123	133
Eurotunnel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64	391
Totaal	1.647	1.759	1.919	2.129	2.421	2.476	2.413	2.550	2.656	2.988	3.094

Bron: Havenbesturen, verzameld door MBZ.

Tabel 5.2 geeft de grootteorde aan van de totale kanaalmarkt voor vrachtvervoer. Zeebrugge, Calais, Rotterdam en in toenemende mate Eurotunnel staan in voor het grootste aandeel in deze markt. Naast Zeebrugge is ook Oostende actief in de Kanaalmarkt. In de geschiedenis van de Oostendse haven heeft begin 1997 een ingrijpende verandering plaatsgevonden.

In de haven van Oostende had de Regie voor Maritiem Transport sinds begin 1994 een samenwerkingsakkoord met Sally Lines. Deze samenwerking is beëindigd op 28 februari 1997, bij de volledige stopzetting van de maritieme activiteiten van de RMT.

De Regie voor Maritiem Transport (vóór 1971 als onderdeel van het Bestuur Zeewezen, afdeling Pakketbotendienst) heeft gedurende ruim 150 jaar een maritieme verbinding verzorgd tussen enerzijds de haven van Oostende en anderzijds de havens van Dover, Ramsgate, Harwich en Folkestone. De laatste jaren waren de trafiekresultaten gevoelig achteruitgegaan, vooral in aantal toeristische voertuigen en in aantal passagiers. De oorzaken hiervan moeten gezocht worden in de opening van de Kanaaltunnel en de afschaffing van de internationale treinverbindingen van en naar Oostende. Ook de verouderde structuur en de - op de Prins Filip na - sterk verouderde vloot waren elementen die het tanende succes van de diensten van de Regie voor Maritiem Transport veroorzaakten. Bovendien verkozen steeds meer reizigers snellere overtochten: de overtocht Calais-Dover duurt bijvoorbeeld 90 minuten, terwijl Oostende-Ramsgate 4 uur vergt. De laatste jaren waren er bovendien veel afgelastingen, hetgeen wellicht ook klanten kostte. De RMT heeft de laatste jaren dan ook aanzienlijke verliezen geleden, en in 1995 werd het leenplafond van 12 miljard BF bijna bereikt. Het gecumuleerde exploitatieverlies is ondertussen opgelopen tot 15 miljard BF.

Vanaf 1 maart 1997 heeft de rederij Holyman/Sally de diensten overgenomen die door de RMT per 28 februari 1997 werden stopgezet. Dit gebeurt niet met de oude schepen, doch met 2 catamarans die elk maximaal 700 passagiers en 140 wagens kunnen vervoeren. De rederij mikt op 1,5 miljoen passagiers voor het startjaar

1997. Dit is iets minder dan het aantal passagiers dat door de RMT werd vervoerd in 1996. In tabel 5.3 wordt de verkeersevolutie weergegeven voor de havens van Oostende en Zeebrugge in aantal vrachtwagens én in ton (ro/ro-verkeer, enkel vrachtwagens).

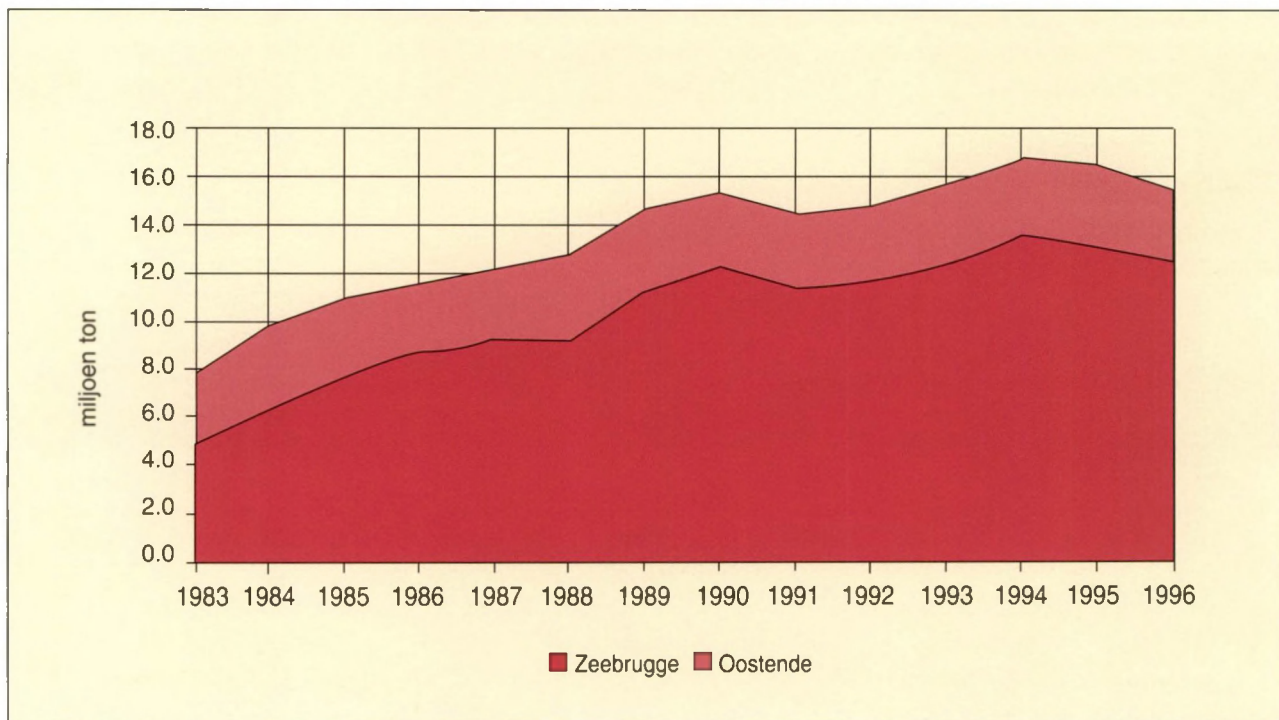
Tabel 5.3: ro/ro-verkeer Zeebrugge en Oostende (miljoen ton, maritiem verkeer naar Groot-Brittannië)

	Zeebrugge		Oostende		Totaal	
	miljoen ton	vrachtwagens x 1.000	miljoen ton	vrachtwagens x 1.000	miljoen ton	vrachtwagens x 1.000
1983	4,9	280	2,9	169	7,8	449
1984	6,4	385	3,4	190	9,8	575
1985	7,6	451	3,3	189	10,9	640
1986	8,7	530	2,9	160	11,6	690
1987	9,2	595	2,9	158	12,1	753
1988	9,2	625	3,5	192	12,7	817
1989	11,3	758	3,3	186	14,6	944
1990	12,2	788	3,1	166	15,3	954
1991	11,4	743	3,0	153	14,4	896
1992	11,5	759	3,3	175	14,8	934
1993	12,2	769	3,4	170	15,6	939
1994	13,5	855	3,2	165	16,7	1020
1995	13,2	833	3,1	158	16,3	991
1996	12,5	830	2,9	158	15,4	988
jaarlijkse gemidd. groei 1983-1996	+7,5 %	+8,7%	0,0 %	-0,5 %	+5,4 %	+6,3%

Bron: Jaarverslag Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen.

Voor de haven van Zeebrugge verliep de evolutie van het kanaalverkeer tussen 1983 en 1996 zeer gunstig. Het verkeer groeide in deze periode aan met een jaarlijks gemiddelde van 7,5 % (in aantal vrachtwagens 8,7 %). De groei is sinds 1989 echter veel minder sterk, en voor 1995 en 1996 werd zelfs een lichte achteruitgang geregistreerd. Hiervoor is de opening van de Kanaaltunnel wellicht verantwoordelijk. Oostende heeft in deze periode een vrij stabiel ro/ro-trafiekcijfer gekend dat rond de 3 miljoen ton ligt. Voor beide kusthavens wordt de evolutie van het kanaalverkeer grafisch weergegeven in figuur 5.7.

Figuur 5.7: Ro/ro-kanaalverkeer in de havens van Zeebrugge en Oostende



De ro/ro-kanaalmarkt is inzake vracht sterk gegroeid in de jaren tachtig en ook de laatste jaren groeit de markt nog (zie ook tabel 5.2). Ook het passagiersverkeer in de kanaalzone neemt jaar na jaar toe. De Vlaamse kusthavens delen echter slechts ten dele mee in deze groter wordende markt.

Wat het vrachtvervoer betreft zijn er het laatste decennium door de Vlaamse kusthavens goede tot zeer goede trafiekresultaten geboekt. De hoge groeicijfers voor het ro/ro-kanaalverkeer zijn in overeenstemming met de verkeerstoenames die in de kusthavens worden genoteerd. In tabel 5.4 worden de gemiddelde groeicijfers⁵⁹ voor een aantal belangrijke kusthavens op een rij gezet. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen de periode vóór (1980-1992) en na ingebruikname van de Kanaaltunnel (1993-1996).

⁵⁹ De absolute cijfers worden niet weergegeven omdat in de niet-Belgische havens soms andere begrippen worden gehanteerd bij het bepalen van het totale ro/ro-verkeer in tonnen. In Calais bijvoorbeeld wordt de tarra per vrachtwagen hoger aangerekend dan in Zeebrugge of Oostende. Een vergelijking van de verkeerscijfers in tonnen zou een vertekend beeld opleveren.

Tabel 5.4: Jaarlijkse gemiddelde groei van het ro/ro-kanaalverkeer in de belangrijkste kanaalhavens (groei berekening gebaseerd op tonnen)

	groei 1980-1992	groei 1993-1996
Duinkerke	17,2 %	-35,6 %
Calais	11,8 %	5,3 %
Zeebrugge	8,6 %	1,4 %
Rotterdam	5,7 %	5,5 %
Le Havre	3,7 %	2,1 %
Oostende	3,8 %	-4,9 %
Totaal gemiddelde	8,9 %	-0,3 %

Bron: berekend a.d.h.v. trafiekcijfers havenbesturen

Uit tabel 5.4 blijkt dat de groei in de jaren '80 voor de meeste havens zeer hoog lag. Met name voor de havens van Duinkerke, Calais en Zeebrugge geldt een zeer hoge groei voor de periode 1980-1992. De berekening voor de periode 1993-1996 geeft geheel andere cijfers weer: door de opening van de Kanaaltunnel hebben de havens een stuk van hun ro/ro-trafiek moeten prijsgeven aan de nieuwe concurrent. Vooral de haven van Duinkerke heeft trafiekverlies geleden in de laatste jaren. De haven van Calais heeft een deel van de zeer sterke groei moeten inleveren, doch realiseerde toch nog een sterke groei tussen 1994 en 1996. De ro/ro-trafiek van de haven van Zeebrugge groeiden slechts traag gedurende de laatste periode.

Wat de verschepingen van passagiers betreft zijn de resultaten van de Vlaamse kusthavens minder rooskleurig. De haven van Oostende evolueerde van 2,8 miljoen passagiers in 1980 naar 1,6 miljoen passagiers in 1996. Voor Zeebrugge werd eveneens een sterke achteruitgang geconstateerd: van 2,3 miljoen passagiers in 1980 naar iets meer dan 1 miljoen passagiers in 1995 en naar 0,6 miljoen passagiers in 1996. De sterke daling van het aantal passagiers in Zeebrugge tussen 1995 en 1996 is toe te schrijven aan de stopzetting van de passagierslijn tussen Zeebrugge en Felixstowe (september 1995). Voor wat het passagiersverkeer betreft, blijft in Zeebrugge enkel de verbinding met Hull bestaan.

Het passagiersverkeer tussen Groot-Brittannië en het vasteland kende in de periode 1980-1996 een sterke groei in Calais en Duinkerke. Calais groeide van 6,1 miljoen passagiers in 1980 naar 18,1 miljoen passagiers in 1996. In Duinkerke nam het passagiersverkeer toe van 0,4 tot 1,2 miljoen personen in dezelfde periode. Duinkerke verscheepte echter in 1992 en 1993 méér dan 2 miljoen passagiers.

5.3.2 De Kanaaltunnel

Op 6 mei 1994 werd de Kanaaltunnel tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland officieel in gebruik genomen. De tunnel is 50 km lang, waarvan 38 km onder zee. De Kanaaltunnel zal voor een deel gebruikt worden voor het vervoer van voertuigen met passagiers. Personenwagens en autobussen worden aan boord van de shuttle gereden waarbij de passagiers in hun voertuig blijven voor de overtocht. De Kanaaltunnel kan tevens gebruikt worden voor vrachtwagens. De vrachtwagens worden aan boord van de shuttle gereden, doch de chauffeurs reizen mee in een afzonderlijke "club car". Voor de niet gemotoriseerde passagiers is het ook nog mogelijk om de overtocht via de Kanaaltunnel te maken met de super snelle trein.

De capaciteit van de Kanaaltunnel is hoog, zodanig zelfs dat er voor de ferry-maatschappijen en voor de kanaalhavens een geduchte concurrent bijkomt. De invloed op het verkeer in de kanaalhavens zal echter verschillen, afhankelijk van:

- de mate waarin de haven onbegeleid of begeleid ro/ro-verkeer behandelt. De shuttle vervoert begeleide voertuigen (dus met chauffeur);
- de mate waarin de haven afgestemd is op passagiersverkeer. De Kanaaltunnel heeft een grote capaciteit om passagiers te vervoeren, ongeacht of deze met de bus, met de auto of zonder voertuig de overtocht maken;
- de herkomst en de bestemming van de goederen en/of de passagiers. Naarmate de herkomst en de bestemming dichterbij het begin- en eindpunt van de Kanaaltunnel ligt, zal de concurrentie met deze laatste intenser zijn. De lijnen op het noorden van Groot-Brittannië zullen minder te lijden hebben van de concurrentie van de Kanaaltunnel dan de route tussen bijvoorbeeld Calais en Dover.

De twee Vlaamse havens die een wezenlijke invloed van de Kanaaltunnel zullen ondervinden, zijn Zeebrugge en Oostende. Voor beide havens zijn de situaties echter verschillend.

Voor Zeebrugge is de te verwachten concurrentie vanwege de Kanaaltunnel relatief gering. Een groot deel van de Zeebrugse ro/ro is onbegeleid (ca. 70 %) en valt daarom niet binnen het werkdomein van de Kanaaltunnel. Van het begeleid verkeer heeft een aanzienlijk deel (ca. 40 %) de bestemming of de herkomst in het noorden van Groot-Brittannië (Hull, Immingham, Middlesbrough). Tevens is Zeebrugge vooral afgestemd op vrachtvervoer. In het advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het Wielingendok te Zeebrugge⁶⁰ werd geschat dat er vanaf de opening van de tunnel een verkeersverlies zou optreden van 7,5 %, eventueel oplopend tot 15 %⁶¹.

De haven van Oostende heeft meer te kampen hebben met de concurrentie van de Kanaaltunnel. De vaste aanloophaven van Oostende Lines (het samenwerkingsverband tussen de RMT en Sally Lines) is Ramsgate. Ramsgate is vlakbij de Calais-Dover corridor gelegen. De Kanaaltunnel zal een beslag leggen op een deel van het passagiersverkeer van de haven van Oostende. De mate waarin dit zal gebeuren zal onder meer afhangen van de door de exploitanten van de Kanaaltunnel gevoerde prijzenpolitiek. Het vrachtverkeer van de haven van Oostende is voor een groot deel begeleid en heeft Ramsgate als belangrijkste bestemming of herkomst. Zeer waarschijnlijk verschuift een deel van dit verkeer naar de Kanaaltunnel. De mate waarin de haven van Oostende verkeer zal verliezen aan de Kanaaltunnel is mede afhankelijk van de commerciële strategie die zal gevoerd worden door de onderneming die de maritieme activiteiten van de Regie voor Maritiem Transport heeft overgenomen.

⁶⁰ Vlaamse Havencommissie, "Advies over de bouw van het Wielingendok te Zeebrugge", Brussel, 25 januari 1995.

⁶¹ In functie van de kosten-batenanalyse werd in het standaardscenario aangenomen dat het verkeersverlies ten gevolge van de Kanaaltunnel ca. 7,5 % zou bedragen. In de sensitiviteitsanalyse werden de resultaten herberekend bij een aangenomen verkeersverlies van 15 %.

Eurotunnel beoogt 35 % van de passagiersmarkt te verwerven in 2003 en 34 % in 2013. De helft van deze passagiers zou de overtocht maken per reizigerstrein, de andere helft zou gebruik maken van Le Shuttle. De grootste verliezen in passagiersverkeer zullen geleden worden op de verbindingen Dover-Calais, Ramsgate-Duinkerke en Folkestone-Boulogne. Deze routes bieden de kortste overtocht, hebben een groot volume en zijn dicht tegen de terminals van Eurotunnel (Calais en Folkestone) gelegen.

Wat het vrachtvervoer betreft ziet Eurotunnel haar markt als een deel van het begeleide ro/ro-verkeer op de lijnen tussen Dover en Ramsgate enerzijds en anderzijds de havens van Calais, Duinkerke, Oostende en Zeebrugge. De Swiss Bank Corporation⁶² verwacht dat de Eurotunnel, voor begeleid vrachtverkeer, in deze zone een marktaandeel zal verwerven van ca. 40 % in 1995 tot ca. 50 % vanaf 2001 en 60 % vanaf 2013. Tabel 5.5 geeft de trafiek weer voor de Eurotunnel voor de periode 1994-1996.

Tabel 5.5: Trafiek van passagiers, vracht en voertuigen door de Eurotunnel

	Auto's en motorfietsen, trailers en caravans	Autobussen	Begeleide vracht-wagens	Eurostar passagiers	Vracht per goederen-trein
Eenheid	(aantal)	(aantal)	(aantal)	(aantal)	(ton)
Startdatum	22-12-1994	26-6-1995	25-7-1994	14-11-1994	1-6-1994
1994	-	-	52.785	155.021	207.831
1995	1.222.713	23.383	390.975	2.920.309	1.349.802
1996	2.076.954	57.962	519.003	4.866.566	2.360.906

Bron: Eurotunnel

⁶² Swiss Bank Corporation, "Eurotunnel", februari 1995.

5.3.3 Toekomstverwachtingen

De havens van Oostende en Zeebrugge spelen door hun ligging en uitrusting een belangrijke rol in het vervoer tussen het Europese vasteland en Groot-Brittannië. Beide havens verschillen echter opmerkelijk veel van elkaar inzake omvang en aard van het kanaalverkeer.

Terwijl Oostende zich concentreert op het (vooral begeleide) ferryverkeer van en naar Ramsgate, worden vanuit Zeebrugge een groot aantal Britse havens aangelopen met in hoofdzaak onbegeleid ro/ro-verkeer. Een ander belangrijk verschil tussen beide havens manifesteert zich op bedrijfsorganisatorisch vlak: in Zeebrugge zijn verschillende grote internationale ondernemingen werkzaam in het kanaalverkeer terwijl in Oostende tot begin 1997 een samenwerkingsverband tussen de Regie voor Maritiem Transport en Sally Lines werkzaam was. De Regie voor Maritiem Transport was een federaal overheidsbedrijf dat op het gebied van bedrijfsorganisatie, financiële toestand en de aard van het bedrijfskapitaal niet optimaal was uitgerust. Per 1 maart 1997 zijn de diensten die de RMT uitbaatte overgenomen door Holyman/Sally.

De haven van Zeebrugge heeft tot nu toe slechts een geringe invloed ondervonden van de Kanaaltunnel en ook voor de toekomst zal deze invloed wellicht gering zijn. In de haven van Zeebrugge worden voor een belangrijk deel onbegeleide voertuigen vervoerd en dit naar bestemmingen die overwegend niet in de zone Dover-Ramsgate gelegen zijn. Bovendien ligt de nadruk op vrachtvervoer. In de studies die werden gemaakt in het kader van het onderzoek⁶³⁻⁶⁴, van het Wielingendok te Zeebrugge werd aangenomen dat de gemiddelde jaarlijkse groei tussen 1994 en 2006 ca. 4,5 % zou bedragen. Deze gemiddelde groei van 4,5 % per jaar werd overgenomen uit een Drewry-rapport⁶⁵ over ro/ro-verkeer. De invloed van de Kanaaltunnel zou volgens de studies tussen de 7,5 en de 15 % liggen. Volgens een rapport van G.P. Wilde International⁶⁶, zal het ro/ro-vervoer van trailers tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland met jaarlijks 5,5 % blijven groeien.

De haven van Oostende⁶⁷ daarentegen opereert in nagenoeg dezelfde markt als de Kanaaltunnel. In de passagiersmarkt hebben de belangrijkste ferry-maatschappijen zich voorbereid op de komst van de Kanaaltunnel door o.m. te investeren in nieuwe, meer comfortabele schepen. Tot voor kort - toen de RMT nog de verbinding tussen Ramsgate en Oostende verzorgde - zag de toekomst van het passagiers- en vrachtverkeer vanuit Oostende er vrij somber uit. Door de overname van de maritieme activiteiten door het samenwerkingsverband Holyman/Sally kunnen er echter nieuwe perspectieven worden geboden. Alleen al het feit dat de overtocht Oostende-Ramsgate slechts 90 minuten zal duren, biedt aan de klant een duidelijke meerwaarde tegenover hetgeen kon geboden worden door de RMT-verbindingen. Toch is het voorbarig om nu al te stellen dat zowel de vracht- als de passagierstrafieken in Oostende terug even snel zullen groeien dan de overige havens in Kanaalzone. Het is immers moeilijk om de commerciële strategie van het nieuwe samenwerkingsverband en de slaagkansen ervan in te schatten.

⁶³ Blauwens, G., "Kosten-batenanalyse van het Wielingendok", Schilde, maart 1994.

⁶⁴ Policy Research Corporation, "Marktanalyse van het project Wielingendok", Antwerpen, maart 1994.

⁶⁵ Drewry Shipping Consultants, "The Channel Tunnel, prospects for users, investors and competitors", maart 1993.

⁶⁶ G.P. Wilde International, "The ro/ro market", London, 1994.

⁶⁷ Met de "haven van Oostende" wordt het geheel van de Handelshaven en de Staatshaven (R.M.T.) bedoeld. Het onderscheid Staatshaven / Stadshaven is niet meer relevant na de stopzetting van de activiteiten van de RMT op 28 februari 1997.

In dit rapport wordt gerekend op een hoge jaarlijkse groei van het ro/ro-verkeer in Zeebrugge, nl. 5,5 % per jaar. Dit groeicijfer wordt herberekend in functie van een geleidelijk verkeersverlies aan de Kanaaltunnel van 7,5 %. Dit brengt de geschatte groei voor Zeebrugge op 4,8 % per jaar. Dit is hetzelfde jaarlijks gemiddelde groeipercentage als in het vorige Jaarlijks Rapport, niettegenstaande in 1996 inzake Kanaal-ro/ro een trafiekverlies werd geleden tegenover 1995. Het verlies dat werd geleden kan wellicht worden toegeschreven aan de reorganisaties die in functie van de Kanaaltunnel worden gedaan.

Voor Oostende wordt aangenomen dat het nieuwe samenwerkingsverband Holyman/Sally in 1997 en in de volgende jaren in staat zal zijn om de aanhoudende daling van zowel de vracht- als de passagierstrafieken een halt toe te roepen. De kanaaltrafiek vanuit en naar de haven van Oostende zal daarbij ongeveer op het niveau van 1996 blijven. De vooruitzichten worden voor de havens van Zeebrugge en Oostende samengevat in tabel 5.6:

Tabel 5.6: vooruitzichten voor het ro/ro-kanaalverkeer in Zeebrugge en Oostende (in miljoen ton)

	1996	2001	2005	groei 1994-2001	groei 2002-2005
Zeebrugge*	12,5	15,8	19,1	4,8 %	4,8 %
Oostende	2,9	2,9	2,9	0,0 %	0,0 %
Totaal	15,4	18,7	22,0	4,0 %	4,0 %

* exclusief vervoer van nieuwe personenwagens

5.4 Roll-on-roll-off: maritiem vervoer van auto's

5.4.1 Huidige situatie

Nieuwe en tweedehands wagens worden intercontinentaal en in de kanaalzone vervoerd op roll-on-roll-off schepen. De Vlaamse havens hebben in dit verkeer een belangrijke plaats verworven in het geheel van de West-Europese havens. In Antwerpen worden auto's behandeld van verschillende constructeurs, met Mazda als belangrijkste. Te Gent worden Honda's en Volvo's aangevoerd en in Zeebrugge gaat het om BMW, Citroën, Fiat, Ford, General Motors, Jaguar, Lada, Mercedes, Renault, Rover en Volkswagen.

De wereldproductie van auto's heeft in de afgelopen drie decennia een belangrijke invloed gehad op het maritieme ro/ro-vervoer, o.m. door de sterk gegroeide afzetmarkt voor personenwagens in Noord-Amerika, Europa en Japan. Prognoses wijzen op een nog verdere groei van de productie, onder meer in functie van te verwachten vraag in de minder ontwikkelde landen in de wereld. In 1996 werden in de wereld 37,4 miljoen personenwagens, 10,9 miljoen lichte bedrijfswagens en 2,5 miljoen industriële voertuigen geproduceerd⁶⁸ (zie tabel 5.7), met Europa als de grootste autoproducent ter wereld (15,3 miljoen voertuigen).

⁶⁸ Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), "Production mondiale de véhicules", Paris, februari 1997.

Evenals in Noord-Amerika is de Europese autoproductie sterk gericht op de thuismarkt. De Japanse autoproductie, goed voor ongeveer een kwart van de wereldproductie van auto's, is daarentegen sterk exportgericht.

De belangrijkste zeetransporten van auto's gebeuren op de routes vanuit Japan naar de rest van de wereld, vooral naar de Verenigde Staten en Europa. Het maritiem vervoer van auto's is dan ook sterk afhankelijk van de Japanse export. De vervoersstromen van auto's van Japan naar Europa worden echter gelimiteerd door afspraken tussen Japan en de Europese Unie. Tot 1999 worden er jaarlijks afspraken gemaakt over het maximumaantal voertuigen dat door de E.U. vanuit Japan zal worden geïmporteerd. In 1994 lag het invoerquotum voor de invoer van Japanse wagens in de Europese Unie op 993.000 eenheden. Na 1999 is Japan vrij in het bepalen van het aantal wagens dat geëxporteerd wordt naar de Europese Unie.

Tabel 5.7: De wereldproductie van auto's, in 1.000 stuks, 1996

	Personenwagens		Commerciële voertuigen (Lichte en zware vrachtvoertuigen en bussen)	
	Productie	Assemblage	Productie	Assemblage
Europese Unie	13.761	819	1.923	72
waaronder:				
Duitsland	4.540		304	
Frankrijk	3.148		443	
Groot-Brittannië	1.686		238	4
Italië	1.318		227	
België	368	785	89	
Nederland	145		33	
Spanje	1.942		471	
Andere Europese landen	1.536	34	283	69
Europa totaal	15.297	1.192	2.206	145
Verenigde Staten	6.080		5.716	
Canada	1.881		25	
Mexico	798		422	
Argentinië	269		44	
Brazilië	1.467		346	
Japan	7.864		2.482	
Zuid-Korea	2.224		589	
Overige (niet-Europa)	1.526	682	1.552	575
Algemeen totaal	37.406	1.874	13.382	720

Bron: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), "Production mondiale de vehicules", Paris, februari 1997.

De Japanse autoconstructeurs spelen eveneens een belangrijke rol in de Europese productie van auto's. Door in Europa te produceren kunnen de Japanse autoconstructeurs meer auto's verkopen in de Europese Unie dan de limieten die door de invoerbeperkingen worden bepaald. De productie van deze zg. "transplants" wordt niet als invoer vanuit Japan beschouwd. Voorbeelden van transplants zijn de productie-eenheden van Mazda, Nissan, Honda, Isuzu en Toyota in Groot-Brittannië en Honda, Nissan, Mazda, Mitsubishi, Toyota en Subaru-Isuzu in de Verenigde Staten. Door de productie in transplants nemen de auto-exporten van Japan af en bijgevolg ook het diepzeevervoer. Wereldwijd werden er in 1995 naar schatting 6 miljoen auto's maritiem vervoerd. In 1987 waren het nog ca. 7,5 miljoen stuks. De productiestijgingen in de Japanse transplants in Europa bieden evenwel bijkomende mogelijkheden voor het short-sea vervoer. De daling van de Japanse uitvoer van auto's wordt echter gedeeltelijk gecompenseerd door nieuwe uitvoer van andere Aziatische wagens. Zo zijn er de Koreaanse merken Kia en Daewoo bijgekomen, alsook de Maleisische Proton en de Tata uit India.

In de Vlaamse havens wordt een toenemende overslag van auto's geregistreerd, toe te schrijven aan de groei in de havens van Antwerpen (vooral in ton, niet in aantal voertuigen) en Zeebrugge (zowel in ton als in aantal voertuigen). In tonnen uitgedrukt gaat het om relatief kleine hoeveelheden, doch dit doet geen afbreuk aan het belang van dit verkeer (zie tabel 5.8). De Pre-Delivery and Inspection (PDI) - activiteiten die samengaan met dit verkeer brengen immers een aanzienlijke toegevoegde waarde op.

Tabel 5.8: maritiem vervoer van auto's in de Vlaamse havens (in 1.000 ton en in aantal voertuigen), 1988-1996

	Antwerpen		Gent		Zeebrugge		Totaal	
	(1.000 ton)	(aantal)	(1.000 ton)	(aantal)	(1.000 ton)	(aantal)	(1.000 ton)	(aantal)
1988	577	445.962	571	-	151	150.864	1.299	-
1989	662	443.291	573	134.091	201	201.263	1.436	778.645
1990	686	459.069	529	151.203	209	209.263	1.424	819.535
1991	799	552.820	523	184.761	193	192.635	1.515	930.216
1992	865	472.491	514	199.675	226	225.541	1.605	897.707
1993	862	474.741	448	144.093	360	360.479	1.670	979.313
1994	930	438.877	494	122.702	483	482.660	1.907	1.044.239
1995	925	410.645	563	156.050	549	548.948	2.037	1.115.643
1996	1.025	426.410	614	172.100	612	630.000	2.251	1.228.510
jaarlijkse gemidd. groei 1988-1996	7,4%	-0,6%	0,9%	3,6%*	19,1%	19,6%	7,1 %	6,7%*

Bron: Jaarverslag VHC / Havenbesturen.
 * = gemiddelde jaarlijkse groei 1989-1996

5.4.2 Toekomstverwachtingen

De Vlaamse havens hebben een vaste plaats veroverd in de overslag, opslag en PDI-activiteiten voor auto's. Het verkeer is sinds 1988 gemiddeld met 7,1 % (in aantal: 6,7 %) per jaar toegenomen. De herkomsten en bestemmingen van de wagens verschuiven en crisisperiodes - zoals deze van het begin van de jaren '90 - hebben hun invloed op de autoverkoop. De Vlaamse havens hebben echter in het verleden aangetoond dat zij interessante troeven te bieden hebben. Er mag voor de toekomst dus nog een gunstige evolutie verwacht worden. In dit rapport wordt aangenomen dat de groei in de overslag van auto's 2 % per jaar zal bedragen.

5.5 Overig roll-on-roll-off verkeer

5.5.1 Huidige situatie

Roll-on-roll-off goederen omvatten het kanaalverkeer, de nieuwe en gebruikte personenwagens en vrachtwagens en een aantal woudproducten. Het kanaalverkeer en de auto's werden reeds behandeld. De ro/ro-goederen die overblijven, worden ingedeeld in de groep "overige ro/ro" (zie tabel 5.9). Het gaat in hoofdzaak over woudproducten en een aantal niet nader gespecificeerde goederen.

Tabel 5.9: "overige ro/ro" in de Vlaamse havens (in 1.000 ton), 1988-1996

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1988	2.432	193	130	2.755
1989	2.811	327	90	3.228
1990	2.634	383	92	3.110
1991	2.146	379	92	2.617
1992	2.481	447	88	3.016
1993	2.068	468	91	2.626
1994	2.331	464	112	2.907
1995 ⁶⁹	3.912	601	173	4.686
1996	3.740	541	290	4.571
jaarlijkse gemidd. groei 1988-1996	+5,5%	+13,8%	10,5 %	6,5 %

Bron: Jaarverslag VHC / Havenbesturen

⁶⁹ De toename van deze trafiek is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan een wijziging in de registratie ervan. Sinds 1995 worden de gegevens elektronisch opgetekend, en dit volgens het schip waarmee de lading wordt aan- of afgevoerd. Dit wil zeggen dat alle goederen die in of uit een ro/ro-schip worden geladen of gelost, automatisch als ro/ro worden geregistreerd.

5.5.2 Toekomstverwachtingen

De groep "overige ro/ro" wordt geacht in de toekomst te zullen groeien met jaarlijks 3 %.

5.6 Conventionele stukgoederen

De groep "conventionele stukgoederen" is zeer heterogeen. De toekomstperspectieven van sommige subgroepen zijn zeer gunstig, voor andere subgroepen mag dan weer een vermindering van het verkeer worden verwacht. Een zeer belangrijke evolutie is de containerisatie van steeds meer conventionele stukgoederen.

Het maritiem verkeer van ijzer en staal en van non-ferro-metalen maakt ca. 47 % uit van de conventionele stukgoederen. Voor deze goederengroep zijn de perspectieven relatief ongunstig. Voor andere conventionele stukgoederen, zoals bijvoorbeeld fruit, zijn de vooruitzichten wel gunstig.

In dit rapport wordt aangenomen dat de toekomstige evolutie van de conventionele stukgoederen in de Vlaamse havens nog slechts zeer matig zal aangroeien, met 1 % per jaar. Dit komt nagenoeg overeen met de groei die in de periode 1980-1994 werd gerealiseerd.

Hoofdstuk 6: de Vlaamse havens afzonderlijk: trafiekstructuur en strategie

6.1 Inleiding

De hoofdstukken 1 tot 5 gaven aan hoe de Vlaamse havens - beschouwd als één geheel - sinds de jaren tachtig zijn geëvolueerd. Er werd vooral aandacht besteed aan de grote marktsegmenten. telkens werd aangegeven hoe deze marktsegmenten waarschijnlijk zullen evolueren en hoeveel ton goederen er daardoor voor de Vlaamse havens verwacht mag worden in de toekomst.

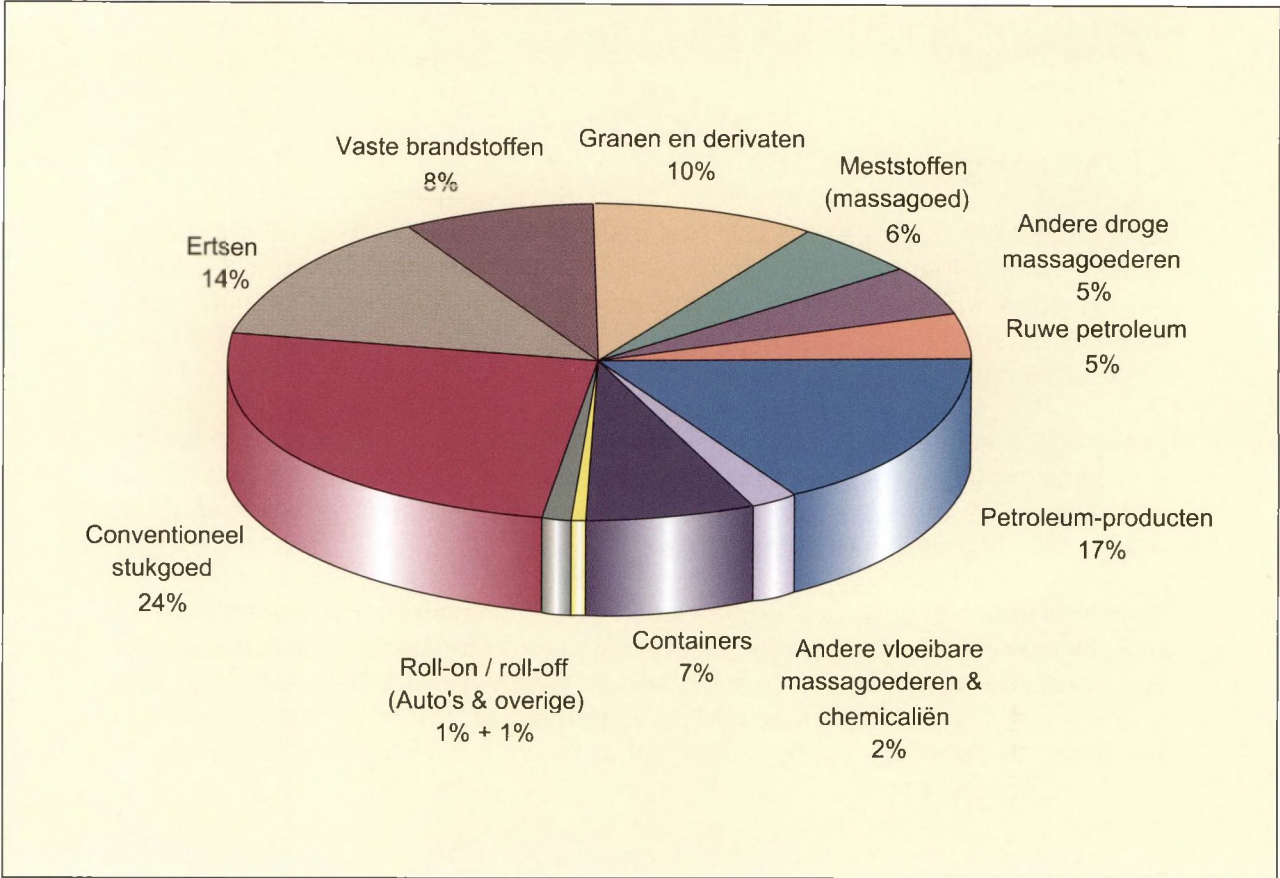
De vier Vlaamse havens vervullen echter elk meerdere functies in het totale pakket van maritieme trafieken dat in Vlaanderen wordt behandeld. Elk van de vier havens heeft een eigen trafiekstructuur. Met behulp van twee momentopnamen wordt de evolutie van de trafiekstructuur geïllustreerd.

Elk van de Vlaamse havens voert een eigen beleid. Naast tal van andere elementen is dat beleid ook in functie van de trafiekstructuur en de marktevoluties. Het streven naar behoud of versterking van de bestaande trafieken wordt in elk van de havens op een verschillende wijze ingevuld. Het verbeteren of uitbreiden van infrastructuur is één van de aspecten van de strategie van de havens. Hierop wordt in dit hoofdstuk iets dieper ingegaan.

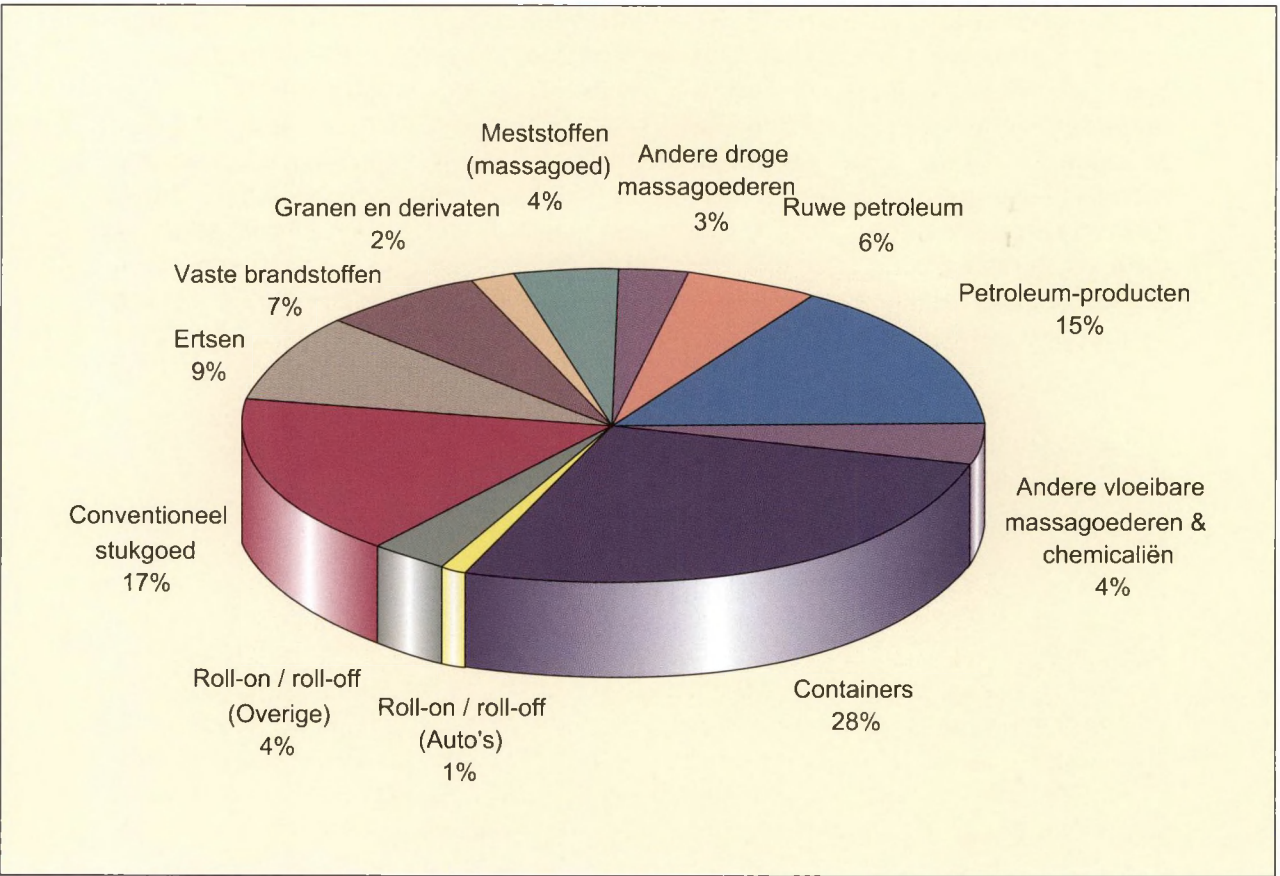
6.2 De haven van Antwerpen

In 1980 werden te Antwerpen bijna 82 miljoen ton goederen geladen of gelost. De haven van Antwerpen beschikte in dat jaar over een trafiekstructuur (zie figuur 6.1) die vooral werd beheerst door de massagoederen (meer dan 65 %). Vooral ertsen (14 %), granen en derivaten (10 %) en vaste brandstoffen waren zeer belangrijk (samen zijn dit de major bulks). Ook de vloeibare massagoederen speelden een grote rol. Ruwe petroleum had weliswaar sinds de ingebruikname van de Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding (RAPL) nog slechts een klein aandeel van 5 % in de totale trafiek van 1980, de petroleumproducten daarentegen waren goed voor ruim 17 % van het totaal. De 28 miljoen ton stukgoederen die in 1980 in de haven van Antwerpen werden gelost en geladen, waren hoofdzakelijk in conventionele vorm. De containers maakten slechts 7 % van de totale trafiek uit. De roll-on-roll-off-goederen waren in de haven van Antwerpen - in tonnen uitgedrukt - minder belangrijk met een aandeel van slechts 2 %.

Figuur 6.1: Havenverkeer Antwerpen, 1980



Figuur 6.2: Havenverkeer Antwerpen, 1996



In de loop van de jaren tachtig en het begin van de jaren negentig is de trafiekstructuur geleidelijk gewijzigd (zie figuur 6.2). De totale trafiek nam toe tot meer dan 106 miljoen ton in 1996. Jaar na jaar blijft de trafiek van de massagoederen min of meer op een niveau rond de 54 miljoen ton. De drie major bulks (ertsen, vaste brandstoffen en granen) maken nog slechts 18 % van de totale trafiek uit. Ook de andere droge massagoederen (de minor bulks) hebben aan belang ingeboet, hoewel het verlies hier kleiner is. De vloeibare massagoederen hebben hun belang min of meer kunnen behouden. In 1996 maakte het vloeibare massagoed 25 % van de totale trafiek uit in de haven van Antwerpen. Voor het geheel van de massagoederen is het belang sterk afgenomen: van meer dan 65 % in 1980 tot 51 % in 1996. De toename van de trafieken van de haven van Antwerpen tussen 1980 en 1996 moet vooral gezocht worden in de toename van de stukgoedtrafieken. De containers, die in 1980 nog slechts 7 % van aan- en afvoer uitmaakten, waren in 1996 goed voor 29,5 miljoen ton (bijna 2,7 miljoen TEU), d.i. 28 % van het trafiektotaal.

Rekening houdende met de algemene tendensen die in de eerdere hoofdstukken werden geschetst, ziet het er naar uit dat de droge massagoederen in de haven van Antwerpen verder aan belang zullen verliezen. Met name de major bulks zoals ijzererts en granen zullen in de totale trafiek een steeds kleinere rol gaan spelen. Deze tendens is voor de ertsen slechts laat ingezet (het overslagcijfer voor ertsen lag in 1996 beduidend lager dan in het jaar ervoor, nl. 9,5 miljoen ton (1996) tegenover 13,1 miljoen ton (1995)). Voor granen en derivaten is de dalende tendens voor de haven van Antwerpen al geruime tijd bezig: deze trafieken namen geleidelijk af van bijna 8 miljoen ton in 1980 naar nog slechts 2 miljoen ton in 1996. Op terminaalniveau worden de verloren gegane trafiekstromen dikwijls voor een deel gecompenseerd door het aantrekken van andere massagoedtrafieken (b.v. grint op een kolen/ertsen terminal, b.v. kaolien). Voor andere droge massagoederen, zoals de meststoffen en de overige minor bulks zoals zand, grint, non-ferro-ertsen, enz. is het totale trafiekcijfer redelijk stabiel gebleven. De meststoffen die in Antwerpen als massagoed worden behandeld zijn goed voor ongeveer 4,6 miljoen ton. De restgroep "overige droge massagoederen" was in 1996 goed voor een maritieme trafiek van ongeveer 3,4 miljoen ton.

De maritieme aanvoer van ruwe petroleum fluctueerde in de periode 1980-1996 tussen de 1,5 miljoen ton in 1985 (ten gevolge van de tweede oliecrisis) en de 7,7 miljoen ton in 1987. In 1996 bedroeg de aanvoer van ruwe petroleum 6,3 miljoen ton. Daarnaast gebeurt een groot deel van de aanvoer van ruwe petroleum via de Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding (RAPL). Derivaten van petroleum hebben een groter gewicht in het havenverkeer en de tendens was in de periode 1980-1996 positief. De jaarlijkse trafiek evolueerde van 14 à 15 miljoen ton in het begin van de jaren tachtig tot 20 à 21 miljoen ton nu.

Wat de stukgoederen betreft moet het onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de containers, en anderzijds de conventionele stukgoederen. Voor de containers werd in de periode 1980-1996 een zeer sterke groei genoteerd, en ook voor de toekomst zijn de vooruitzichten zeer gunstig (zie ook Hoofdstuk 4). De "conventionele stukgoederen" die in de haven van Antwerpen worden verscheept zijn zeer divers van aard. De groep "IJzer en staal", met een totale trafiek van 9,9 miljoen ton in 1996, neemt meer dan de helft van de conventionele stukgoederen in. Andere belangrijke groepen die op dit moment nog (voor een deel) niet gecontaineriseerd zijn, zijn goederen zoals fruit (1,6 miljoen ton), non-ferro-metalen, hout, houtcellulose en papierpulp, bloem, suiker, enz. Algemeen gezien zal er nog een deel van de conventionele stukgoederen in de toekomst per container vervoerd worden. Er zijn echter grenzen aan de containerisatie. Sommige goederensoorten zullen nagenoeg verdwijnen in hun conventionele vorm in de haven, terwijl andere goederen voorlopig efficiënter worden vervoerd in hun niet-gecontaineriseerde vorm. De hoge

mate van specialisatie van de haven van Antwerpen in een groot aantal conventionele stukgoederen zorgt ervoor dat deze verschijningsvorm minder snel zal afnemen dan in andere havens van de Le Havre-Hamburg range (zie hiervoor ook hoofdstuk 4, "Containerisatie").

De belangrijkste conclusies uit het bovenstaande zijn dat de haven van Antwerpen over een zeer gedifferentieerde trafiekstructuur beschikt waarbij een geleidelijke verschuiving plaatsvindt van het overwicht van de massagoederen naar een overwicht van de stukgoederen. Binnen de groep stukgoederen vindt op zich weer een verschuiving plaats van conventionele stukgoederen naar containers.

Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat in het infrastructuurbeleid van de haven van Antwerpen aan de maritieme zijde de aandacht vooral uitgaat naar de infrastructuur om snel en efficiënt containers te kunnen behandelen. In eerste instantie werd nieuwe capaciteit voorzien achter de sluizen; nl. in het Churchilldok en het Delwaidedok. Vanaf het einde van de jaren tachtig verschoof de aandacht naar de bouw van containerterminals vóór de sluizen. Achtereenvolgens werden de Containerkades Zuid (operationeel in 1992) en Noord (operationeel begin 1997) gebouwd, en is het Containerdok West (linker oever) in een vergevorderd plannings- en stadiestadium⁷⁰. Uiterst belangrijk is de reeds lang geplande doch pas recent aangevatte verdieping van de Westerschelde. Rekening houdende met de schaalvergroting in de scheepvaart (en vooral in de containerlijnvaart) is deze investering strategisch zeer belangrijk om de marktpositie in de containermarkt te vrijwaren en te versterken. Simultaan met de infrastructuuruitbreidingen ten behoeve van de containervaart werden in het recente verleden ook werken uitgevoerd voor de renovatie van oudere havengedeelten (Amerikadok tot Derde en Vierde Havendok). In functie van een verdere ontwikkeling van diverse gespecialiseerde goederen wordt in de Waaslandhaven (linker oever) gewerkt aan een nieuw polyvalent dok, het Verrebroekdok.

6.3 De haven van Gent

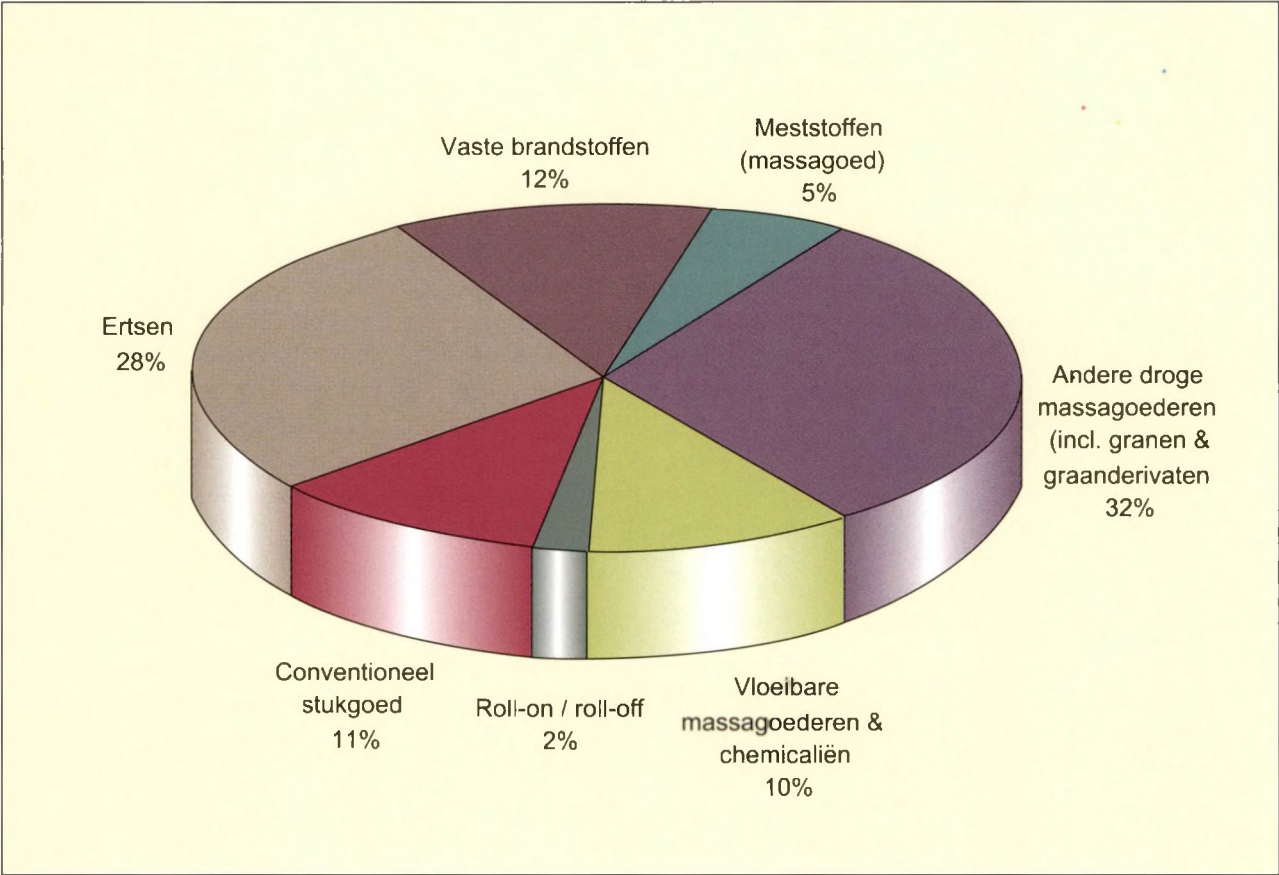
Te Gent werden in 1980 ruim 18 miljoen ton goederen behandeld. De trafiekstructuur van de haven van Gent is voor het overgrote deel bepaald door de droge massagoederen (zie figuur 6.3). Vooral de "major bulks" zijn binnen deze structuur (in tonnen uitgedrukt) van groot belang. In 1980 nam de aanvoer van de ertsen, bestemd voor de plaatselijke staalindustrie, 28 % in van het totaal, d.i. meer dan 5 miljoen ton. Vaste brandstoffen, eveneens voor een stuk bestemd voor de plaatselijke staalindustrie, namen nog ruim 12 % in. De granen tenslotte (in de grafiek voor 1980 niet afzonderlijk vermeld doch vervat in de "andere droge massagoederen" waren goed voor nog eens 32 % van de totale trafiek. Samen met een relatief beperkte hoeveelheid meststoffen maakten de droge massagoederen in de haven van Gent bijgevolg meer dan driekwart (77 %) uit van het totaal. De vloeibare massagoederen namen 10% in, zodat de stukgoederen een bescheiden aandeel van 13 % uitmaakten.

⁷⁰ In mei 1997 werd het project "Containerdok West" ter advisering voorgelegd aan de Vlaamse Havencommissie. Op dit advies volgt in principe een beslissing van de Minister van Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening om de realisatie van het project al dan niet aan te vatten. De Minister zal zijn beslissing mede baseren op een Milieu Effecten Rapport (MER).

In 1996 is de situatie ogenschijnlijk slechts weinig veranderd (zie figuur 6.4). De totale trafiek bedraagt 21 miljoen ton. In tonnen uitgedrukt bestaat de totale trafiek nog steeds voor 85 % uit droge en vloeibare massagoederen. Voor een belangrijk deel is deze situatie toe te schrijven aan de aanwezigheid van de staalindustrie in de haven, die grote hoeveelheden ijzererts en steenkool aanvoert via het zeekanaal Gent-Terneuzen. Anderzijds wordt de trafiekstructuur van Gent bepaald door de trafieken granen en graanderivaten. In 1996 was deze groep nog goed voor 4,8 miljoen ton. Deze trafiek is echter in de loop van de jaren tachtig afgenomen en van samenstelling veranderd. De NVS-categorieën⁷¹ 01 (granen) en 17 (veevoeder) namen af in omvang, terwijl de categorieën 16 (graan-, fruit- en groentebereidingen) en vooral 18 (oliezaden, oliën en vetten) in omvang toenamen.

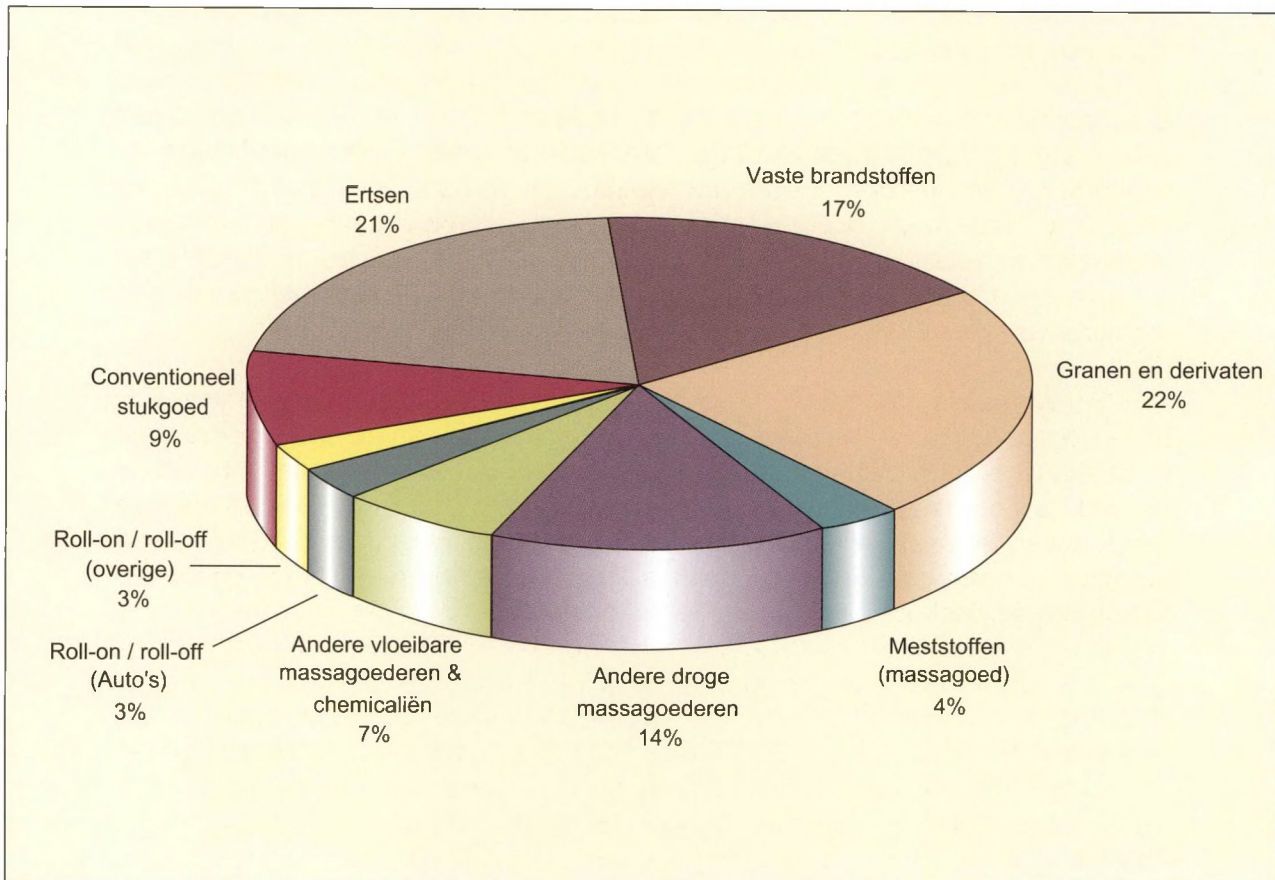
Het “conventioneel stukgoed” is er in 1996 tegenover 1980 procentueel op achteruitgegaan (van 11 naar 9 %), dit terwijl de strategie van het havenbestuur van de haven van Gent zich vooral richt op het behoud en de versterking van de trafieken in specifieke goederen, waarvan de meeste onder de noemer “conventionele stukgoederen” vallen. Roll-on-roll-off-goederen kregen in de beschouwde periode een groter aandeel in de totale trafiek van de haven van Gent, en dit voor een belangrijk deel door de plaatselijke autoindustrie.

Figuur 6.3: Havenverkeer Gent, 1980



⁷¹ NVS is de afkorting van “Nomenclatuur der Vervoersstatistieken”. Dikwijls wordt voor deze goederenclassificatie de franstalige afkorting gebruikt, NSTR: “Nomenclature des Statistiques de Transport, Révisée”.

Figuur 6.4: Havenverkeer Gent, 1996



Uitgaande van deze tonnenmatige analyse én rekening houdende met de uitspraken die in de eerdere hoofdstukken werden gedaan over de verwachtingen voor de verschillende goederencategorieën (met name voor de major bulks, zoals ijzererts, kolen en graan), lijkt de haven van Gent gespecialiseerd te zijn in de goederen waarvoor de toekomst er niet steeds even rooskleurig uitziet. Deze vaststelling is slechts ten dele waar. De omschakeling van hoogovens die hoofdzakelijk schroot of pellets verwerken in plaats van ijzererts, is een ontwikkeling die zich voorlopig waarschijnlijk niet zal voordoen bij de staalindustrie die in de haven van Gent gevestigd is. Hierdoor mag verwacht worden dat de ijzerertsaanvoer en een deel van de aanvoer van steenkool nog voor een aantal jaren op het huidige niveau zullen blijven.

Anderzijds legt de haven van Gent zich toe op het behoud en het aantrekken van trafieken die in tonnen uitgedrukt slechts een geringe betekenis hebben, doch die van vitaal belang zijn voor de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in de haven. De "tonnenmatige" analyse in dit hoofdstuk en in de vorige hoofdstukken kon deze ontwikkelingen niet voldoende aan het licht brengen aangezien uitsluitend de grootste marktsegmenten werden toegelicht.

Enkele voorbeelden geven aan dat voor een aantal goederensoorten "tonnen" niet steeds de meest aangewezen maatstaf is. Met de nieuwe investeringen in de haven voor de behandeling van fruitsappen (met o.m. de aankoop en modernisering van twee diepvriesloodsen door Tropicana Dole Beverages) verwacht Gent de grootste fruitsaphaven van Europa te worden. Er wordt een totale jaarlijkse overslag van fruitsap verwacht van meer dan 500.000 ton. De verwachtingen zijn eveneens hoog voor goederen zoals fruit, cement, kaolien, schroot, voertuigen en staalproducten. De trafieken van personenwagens worden gegenereerd door twee autofabrikanten

(Honda en Volvo) die een productie- of assemblagevestiging hebben in het havengebied. Toch gaat het hier niet om producten waarbij in vele miljoenen tonnen moet worden gerekend.

De strategie die door het havenbedrijf van de Stad Gent wordt gevoerd ligt vooral in een versterking van de “nichestrategie” die reeds een aantal jaren vruchten afwerpt. Er wordt gemikt op kleinere trafieken waarvoor in de haven activiteiten ontwikkeld kunnen worden die zorgen voor tewerkstelling en toegevoegde waarde en waarbij het werkterrein van de grotere omringende havens bij voorkeur wordt vermeden. De ontwikkeling van containerlijnvaart behoort bijvoorbeeld uitdrukkelijk niet tot de strategie van de haven van Gent.

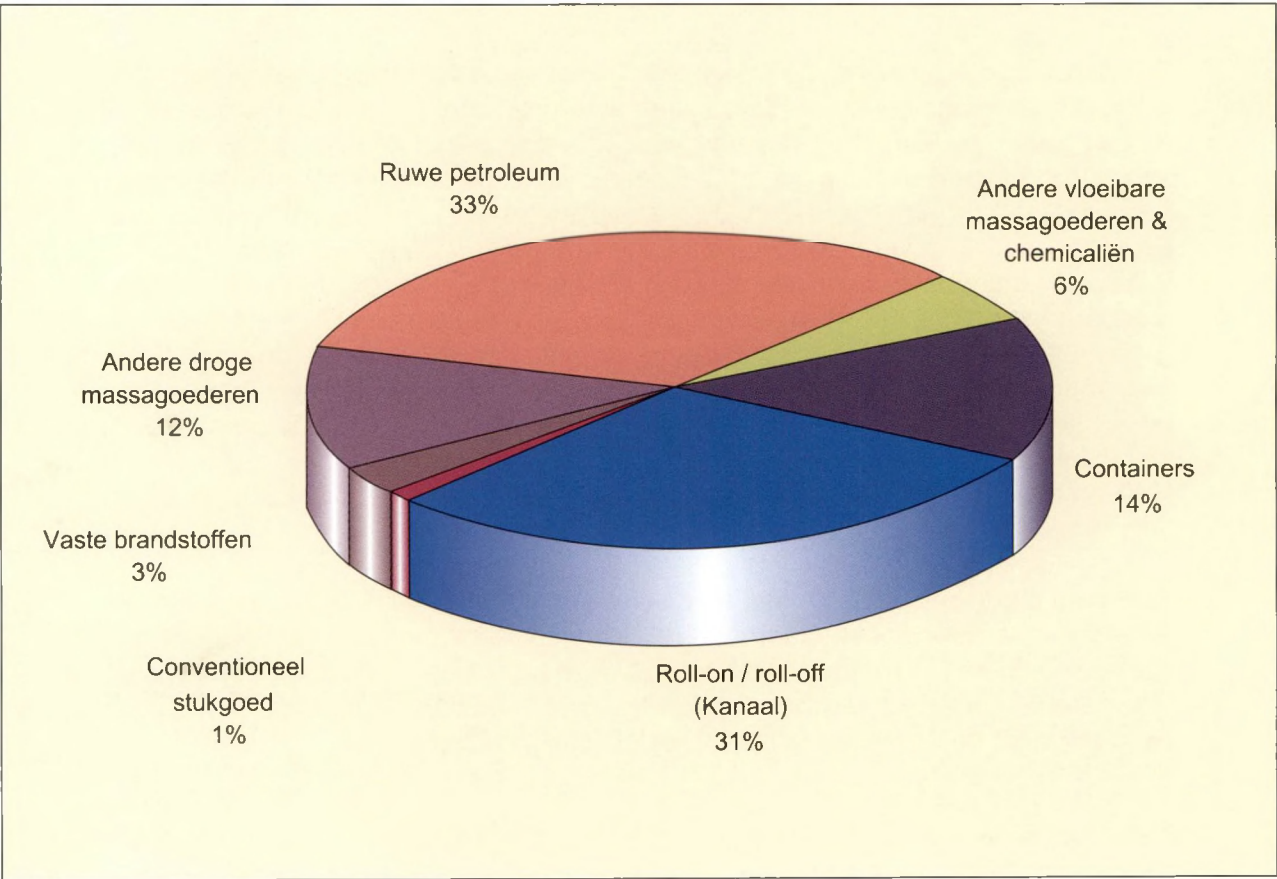
Teneinde nieuwe trafieken te kunnen aantrekken en de bestaande bedrijvigheid in de haven de mogelijkheid te geven om uit te breiden werd tot nu toe steeds de nadruk gelegd op inbreiding in plaats van uitbreiding. Vanaf de jaren tachtig werden de oudere havenzones aangepast en gerenoveerd en werden nieuwe kaaimuren gebouwd in bestaande dokken. De renovatiewerken omvatten onder meer het Grootdok met de daarbij behorende zijdokken (Zuid-, Midden- en Noorddok), het Schepen Sifferdok en de Rigakaai. Met de “ombouw” van het Mercatordok (het vroegere Petroleumdok) werd bijkomende moderne infrastructuur bekomen. De volgende stap naar uitbreiding van de bestaande capaciteit is de bouw van het Kluizendok, waarvan de eerste fase is aangevat midden 1996. Deze eerste fase omvat een kaaimuur aan de linkeroever (dus de Westzijde) van het kanaal Gent-Terneuzen. De kaaimuur is berekend voor een waterdiepte van 18 meter en zal 1.200 meter lang zijn. Hierdoor komen 74 ha watergebonden industrieterreinen beschikbaar.

Een meer ingrijpende investering is de bouw van een nieuwe sluis in Terneuzen, ter vervanging van of supplementair aan de huidige Westsluis. Dit project bevindt zich momenteel in een studiefase. Het doel van de nieuwe sluis is de verbetering van de toegankelijkheid (grotere schepen) van de havens van Terneuzen en Gent en de verhoging van de bedrijfszekerheid van het sluizencomplex.

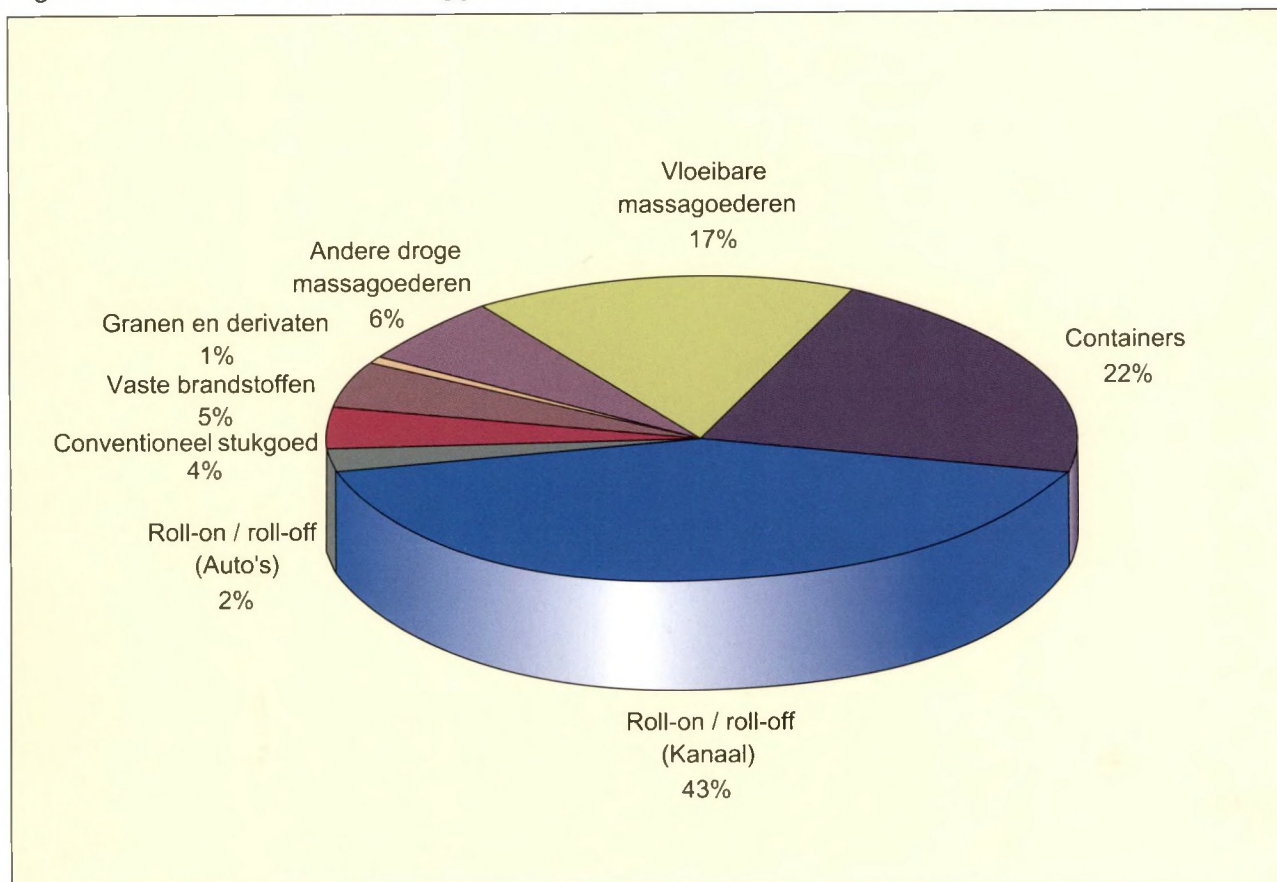
6.4 De haven van Zeebrugge

In 1980 behandelde de haven van Zeebrugge iets meer dan 14 miljoen ton. Eén derde daarvan was ruwe petroleum (zie figuur 6.5). In 1984 was deze petroleum-traffic echter tot nul herleid. De Kanaaltraffic was in 1980 eveneens goed voor bijna één derde van de traffic. De overige traffic bestond in dat jaar voor het grootste deel uit containers (14 %) en “andere droge massagoederen” (12 %).

Figuur 6.5: Havenverkeer Zeebrugge, 1980



Figuur 6.6: Havenverkeer Zeebrugge, 1996



In de loop van de jaren tachtig groeide de trafiek in de haven van Zeebrugge zeer snel en tevens wijzigde de trafiekstructuur. Zoals reeds aangehaald verdween de petroleumtrafiek volledig. Vanaf 1988 werden er grote hoeveelheden ijzererts aangevoerd (begin jaren negentig rond de drie miljoen ton), doch deze trafiek verminderde terug tot bijna nihil in 1995 en 1996. De vaste brandstoffen (steenkool) bereikten in de tweede helft van de jaren tachtig een hoogtepunt toen de aanvoer van steenkool in Groot-Brittannië voor een deel via de haven van Zeebrugge gebeurde. In de topjaren 1991 en 1992 ging het om bijna 5 miljoen ton. Deze "transshipment" is volledig verdwenen en de kolentrafiek is gereduceerd tot 1,3 miljoen ton in 1996. Begin 1997 is deze trafiek echter terug stilaan op gang gekomen.

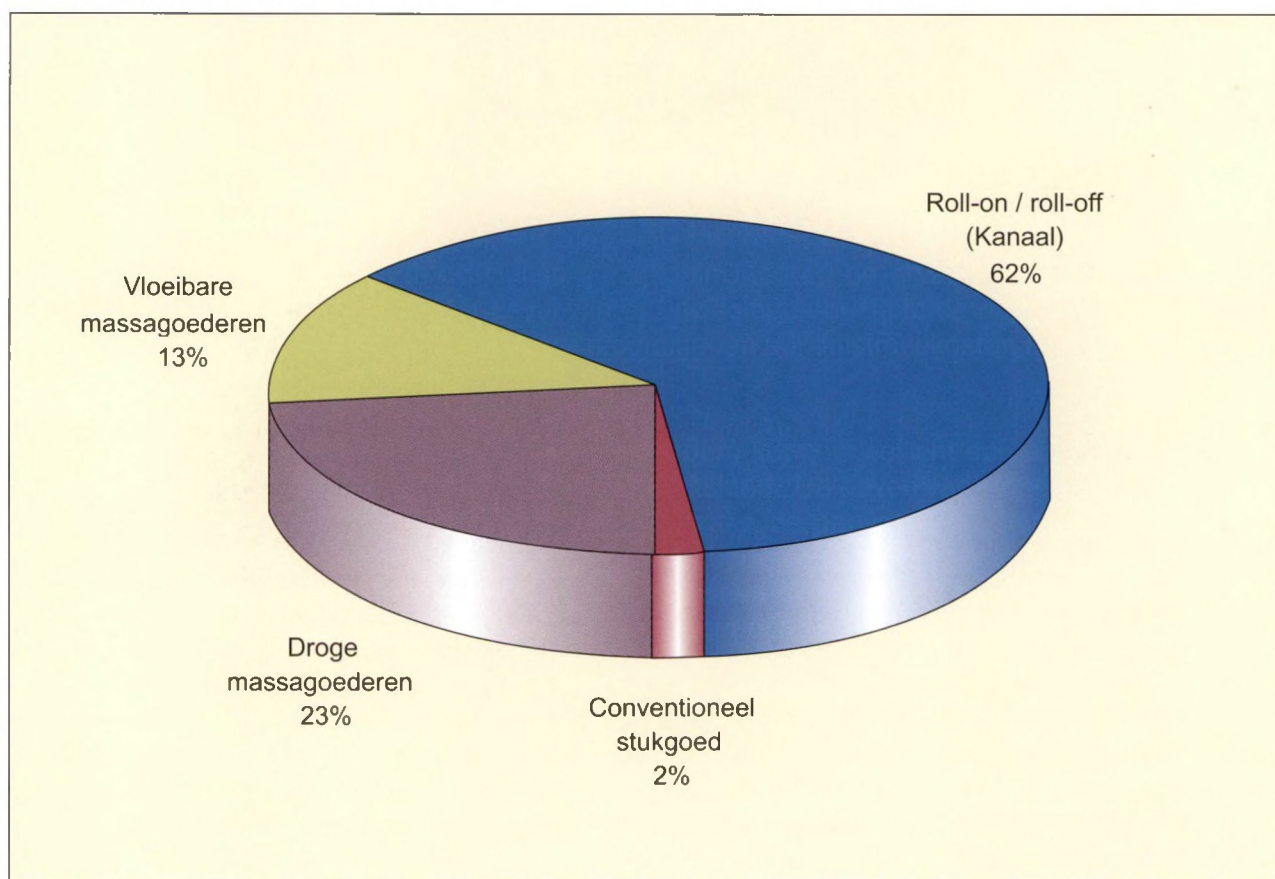
Vanaf 1987 kwam er een belangrijke trafiek bij in de categorie "Andere vloeibare massagoederen". Het gaat hier om de energiegassen die via de LNG-terminal in de voorhaven per zeeschip worden aangevoerd. Een trafiek die reeds in 1980 een groot belang had en die in de loop van de jaren tachtig een steeds groter belang heeft gekregen, is de Kanaaltrafiek. Deze trafiek, tussen Zeebrugge en verschillende havens in Groot-Brittannië, maakte in 1996 43 % van de trafiek uit. De containers krijgen ook een steeds grotere rol toebedeeld in de trafiekstructuur van de haven van Zeebrugge. In 1996 werd meer dan één vijfde van het totale havenverkeer in Zeebrugge per container vervoerd.

De grove structuur van de haven van Zeebrugge kreeg vorm in de jaren zeventig en tachtig. De ingebruikname van de Pierre Vandammesluis ontsloot in 1985 de achterhaven. Momenteel de nadruk op de uitbouw van de voorhaven voor ro/ro en containers. De haven van Zeebrugge heeft een marktleiderspositie voor wat de goederentrafieken op Groot-Brittannië betreft en de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) neemt de verdere ontwikkeling van deze trafieken op in

haar doelstellingen. Een ander, maar zeker niet minder belangrijk streefdoel is de ontwikkeling van de haven als containerhaven. Er wordt gemikt op sterke groei en een toekomstige plaats tussen de grote containerhavens in de Le Havre-Hamburg range. De investeringsstrategie die door de MBZ wordt voorgestaan is daarom vooral gericht op de bouw van containerterminals en voorzieningen voor de behandeling van roll-on-roll-off goederen. Tevens wordt een verdere verdieping van de voorhaven van Zeebrugge gepland tot 55 voet⁷². Deze verdieping heeft tot doel de voorhaven nog beter toegankelijk te maken voor grote containerschepen en bulkschepen.

6.5 De Haven van Oostende

Figuur 6.7: Havenverkeer Oostende, 1980

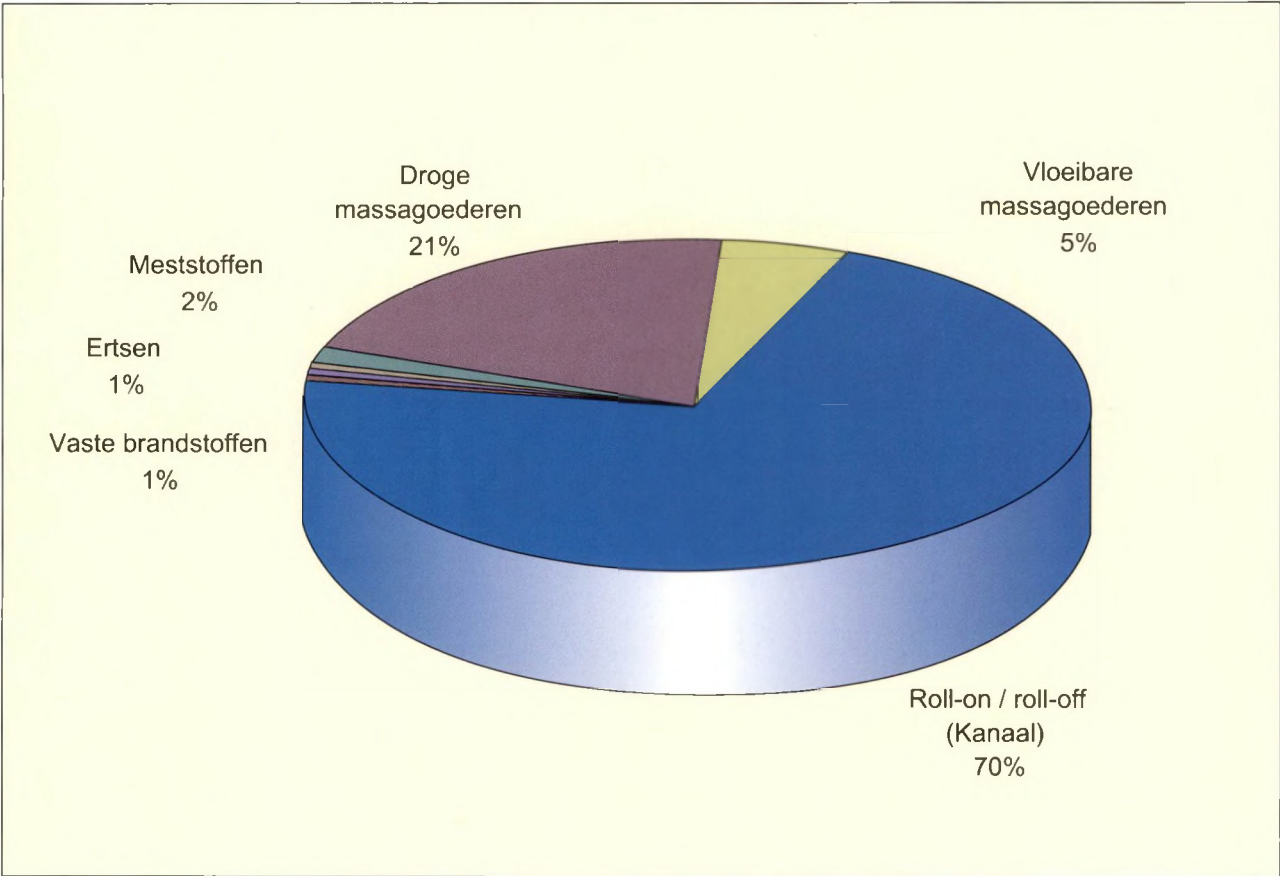


De haven van Oostende is de kleinste van de 4 Vlaamse havens die in de analyse van dit rapport aan bod komt. In 1980 realiseerde deze haven een totale trafiek van 3,8 miljoen ton. De trafiek van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) is inbegrepen, dit niettegenstaande het feit dat de RMT nooit trafiekcijfers in tonnen berekent of publiceert. Het RMT-trafiekcijfer werd berekend door het aantal persennervoertuigen en vrachtvoertuigen om te rekenen naar tonnen door per vrachtwagen 17 ton te rekenen en door voor elk persennervoertuig 1 ton te rekenen. Deze werkwijze wordt al enkele jaren toegepast in het Jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie.

⁷² Het project "Verdiepingsprogramma 55 voet" voor de haven van Zeebrugge werd in mei 1997 ter advisering voorgelegd aan de Vlaamse Havencommissie. Op dit advies volgt in principe een beslissing van de Minister van Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening om de realisatie van het project al dan niet aan te vatten. De Minister zal zijn beslissing mede baseren op een Milieu Effecten Rapport (MER).

In grote lijnen is de trafiekstructuur van de haven van Oostende hetzelfde gebleven in de periode 1980-1996. Weliswaar zijn er procentueel enkele verschuivingen, doch aangezien het gaat over relatief kleine absolute wijzigingen, mag er hieraan niet te veel gewicht worden toegekend. De klassieke ro/ro-functie van de haven van Oostende is in de beschouwde periode iets sterker geworden en nam in 1996 ruim 70 % van het trafiektotaal in. Het gaat hier om de trafieken van de Regie voor Maritiem Transport en de operator die in de stadshaven werkzaam is. De tweede belangrijke trafiek is deze van zand en grint voor de bouwnijverheid. Ook hiervan is de impact op het havengebeuren ongeveer hetzelfde gebleven in de beschouwde periode.

Figuur 6.8: Havenverkeer Oostende, 1996



In het begin van de jaren negentig werden de toekomstplannen voor de haven van Oostende geconcretiseerd in de vorm van een ingrijpend renovatieplan. Deze plannen houden een herstructurering van de voorhaven in, de bouw van een nieuwe zeesluis en de bouw van een nieuwe achterhaven. Tevens worden herstructureringen doorgevoerd op het vlak van de wegen in het havengebied. De werken voor deze renovatie zijn aangevat. Er zijn echter verschillende omstandigheden die gewijzigd zijn tegenover het moment waarop de plannen en de studies zijn gemaakt. Wellicht is een bijsturing van het project op termijn noodzakelijk. De gewijzigde factoren zijn onder meer:

- de opening van de Kanaaltunnel in 1994. Deze tunnel concurreert rechtstreeks met de passagiersverbindingen tussen Oostende en Ramsgate;
- de stopzetting van de maritieme activiteiten van de Regie voor Maritiem Transport, en de overname van het passagiersvervoer door een nieuwe operator (zie ook Hoofdstuk 5);
- de herlokalisatie van de activiteiten van het Belgische leger;
- de overschakeling naar een nieuwe beheersvorm voor het beheer van de haven (Havenbedrijf Oostende Autonoom Gemeentebedrijf).

Hoofdstuk 7: conclusies

7.1 Resultaten van de prognose

7.1.1 De totale trafiek zal toenemen

In de hoofdstukken 2 tot en met 5 werden de grote marktsegmenten beschreven. De huidige stand van zaken en de context werden geschetst en er werd getracht om op basis van verschillende gegevens (dikwijls van zeer diverse bronnen) een schatting te maken van een jaarlijks groeipercentage voor deze marktsegmenten voor de komende jaren. Zoals reeds uitgelegd werd in de inleiding is deze analyse volledig gebaseerd op gegevens in ton.

Tabel 7.1: Verkeersevolutie 1996-2000-2005, Vlaamse havens, in miljoen ton

Verschijningsvorm en subgroep	Trafiek 1996	Verkeer 2000	Verkeer 2005	Vershil 1996-2000	Vershil 1996-2005
1. Massagoederen	81,8	82,7	84,9	1,0	3,2
Ertsen	14,1	12,2	11,1	-1,9	-3,0
Vaste brandstoffen	12,7	13,7	14,5	1,0	1,8
Granen en derivaten	7,1	7,1	7,1	0,0	0,0
Meststoffen	5,4	5,2	4,9	-0,2	-0,5
Andere droge massagoederen	9,0	9,0	9,0	0,0	0,0
Vloeibare massagoederen	33,5	35,5	38,3	2,0	4,8
2. Stukgoederen	78,9	93,6	118,4	14,8	39,6
Containers	35,8	46,4	65,1	10,6	29,3
Roll-on-Roll-off: Kanaalverkeer	15,3	17,9	21,8	2,6	6,5
Roll-on-roll-off: Auto's	2,3	2,4	2,7	0,1	0,4
Roll-on-roll-off: Overige	4,4	4,9	5,7	0,5	1,3
Conventioneel stukgoed	21,1	22,0	23,1	0,9	2,0
Totaal	160,7	176,3	203,3	15,6	42,8

In tabel 7.1 worden de resultaten van de verschillende hoofdstukken van dit rapport samengevat. Deze resultaten moeten uiteraard voorzichtig geïnterpreteerd worden. Er kunnen zich talloze gebeurtenissen voordoen die de trafiek in een marktsegment hoger of lager doen uitkomen dan in deze prognoses werd vooropgesteld. Deze "onzekerheid" is echter voor alle prognoses van toepassing.

De resultaten die in tabel 7.1 werden weergegeven laten zonder meer toe een aantal conclusies te formuleren:

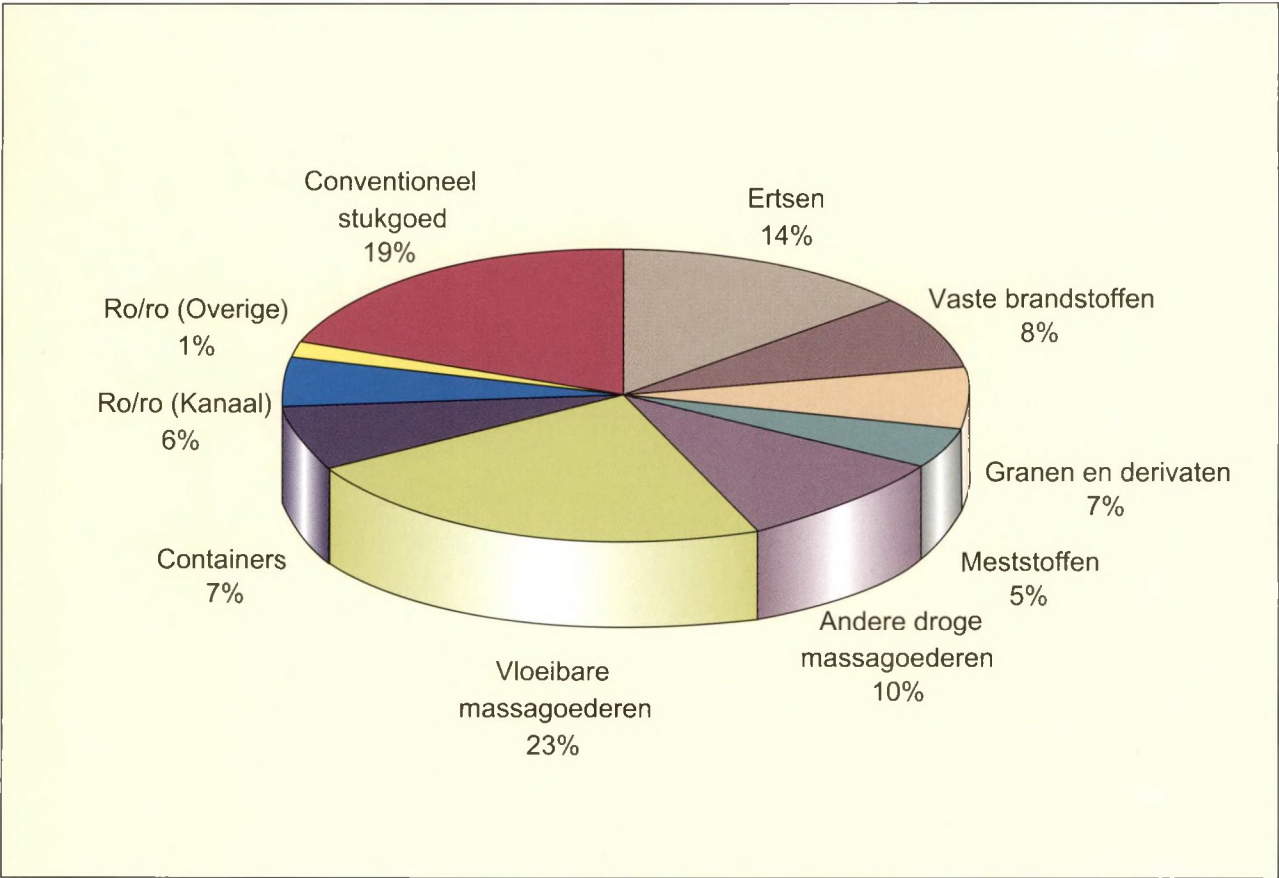
- Er wordt een sterke groei verwacht voor containers. Voor het geheel van de Vlaamse havens wordt tussen 1996 en 2000 een bijkomende containertrafiek verwacht van 10,6 miljoen ton (bijna 1 miljoen TEU). Tussen 1996 en 2005 gaat het zelfs om 29,3 miljoen ton (bijna 2,7 miljoen TEU). Het grootste deel van de groei in de Vlaamse havens zal dus in de containerbehandeling plaatsvinden. De haven van Antwerpen heeft reeds een sterke positie in de containerbehandeling en er mag verwacht worden dat deze positie op zijn minst wordt gehandhaafd. De haven van Zeebrugge behoort op dit moment nog niet tot de grote containerhavens in Noordwest-Europa, doch ook hier mag een sterke groei worden verwacht. De havens van Gent en Oostende behandelen slechts een kleine hoeveelheid gecontaineriseerde goederen.
- Er wordt een sterke groei verwacht voor de vrachtrafiek tussen enerzijds de Vlaamse havens en anderzijds verschillende havens in Groot-Brittannië. Dit niet-tegenstaande de opening van de Kanaaltunnel. Wat de haven van Oostende betreft wordt in dit rapport nog een afwachterende houding aangenomen en wordt aangenomen dat het bestaande vrachtrafiekniveau behouden blijft (er worden geen uitspraken gedaan over de perspectieven voor de passagierstrafiek). In totaal wordt er in de havens van Zeebrugge en Oostende samen in 2000 bijna 18 miljoen ton kanaal-ro/ro verwacht (2,6 miljoen méér dan in 1996), oplopend tot bijna 22 miljoen ton in 2005 (+ 6,5 miljoen ton tegenover 1996).
- Autotrafieken worden geacht nog verder in belang te zullen toenemen. Het gaat echter om trafieken die relatief weinig gewicht vertegenwoordigen.
- De conventionele stukgoederen worden enerzijds meer en meer gecontaineriseerd (hoewel dit niet geldt voor alle conventionele stukgoederen), anderzijds worden er initiatieven ontwikkeld in bepaalde niches van de markt die een verdere groei nog mogelijk maken. Deze groei wordt tevens veroorzaakt door de hoge specialisatiegraad die de havens Antwerpen en Gent voor sommige conventionele stukgoederen ontwikkeld hebben, waardoor het containeriseringsproces trager verloopt dan in sommige buitenlandse havens.
- Een andere belangrijke vaststelling is dat de behandeling van droge massa-goederen in de toekomst zal verminderen. Deze vermindering wordt in hoofdzaak veroorzaakt door de ijzerertstrafieken, waarvan het jaarlijkse behandelde volume tegen 2005 ca. 3 miljoen ton lager zal liggen. Ook de trafieken van meststoffen zullen lager liggen. De aanvoer van vaste brandstoffen (steenkool) zal wellicht toenemen, onder meer onder invloed van een te verwachten verhoogde invoer door Duitsland. Voor granen en derivaten en de andere droge massa-goederen wordt een stabilisering verwacht, hoewel er uiteraard fluctuaties zullen voorkomen. Binnen de minor bulks zullen stijgers en dalers elkaar min of meer in evenwicht houden.
- De vloeibare massagoederen zullen nog een toename kennen. Het gaat daarbij om bepaalde soorten ruwe aardolie, aardolieproducten, chemicaliën, doch ook om vloeibare goederen zoals fruitsappen in bulk, melasse, plantaardige oliën en andere, waarvoor de perspectieven vrij positief zijn.
- In totaal wordt een trafiektoename verwacht voor de vier Vlaamse havens van bijna 43 miljoen ton tussen 1996 en 2005. Dergelijke trafiekverwachting heeft dezelfde grootteorde als de toename 1980-1996 (van 118,3 miljoen ton in 1980 naar 160,4 miljoen ton in 1996, zijnde ruim 42 miljoen ton). De in dit rapport

opgenomen prognose is veel minder optimistisch dan de som van de prognoses die in het laatste decennium gemaakt zijn voor de vier havens afzonderlijk (al dan niet in functie van infrastructuurprojecten).

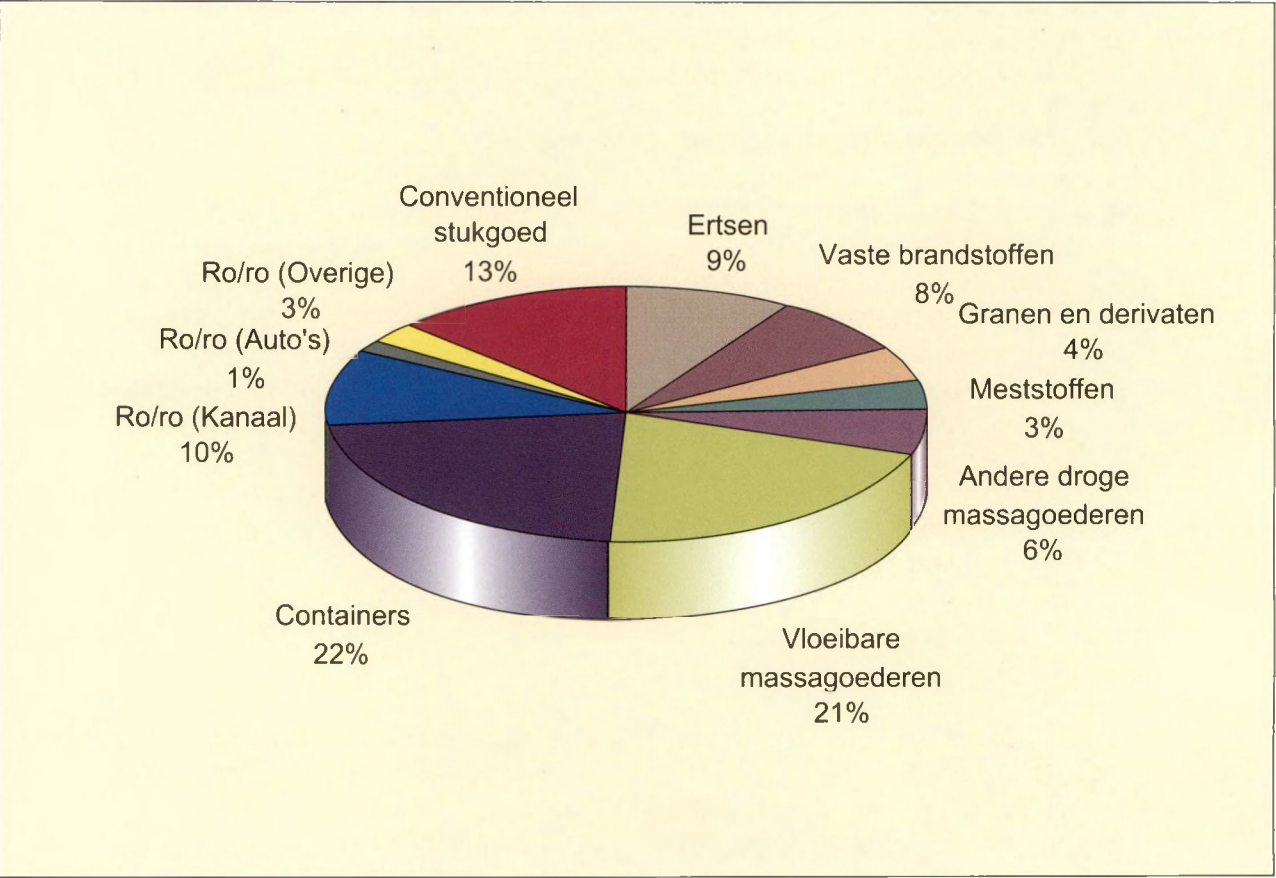
7.1.2 De trafiekstructuur zal veranderen

De in punt 7.1.1 aangegeven evoluties zullen aanleiding geven tot een verschuiving van de aandelen van de verschillende marktsegmenten in de trafiekstructuur van de Vlaamse havens. In hoofdstuk 6 werd al aangegeven dat zich in de Vlaamse havens vrij grondige wijzigingen hebben voorgedaan in de trafiekstructuur tussen 1980 en 1996. Deze evolutie gaat voort gedurende de prognoseperiode. Voor het geheel van de Vlaamse havens worden een aantal figuren weergegeven die dit illustreren (figuur 7.1 tot en met 7.3).

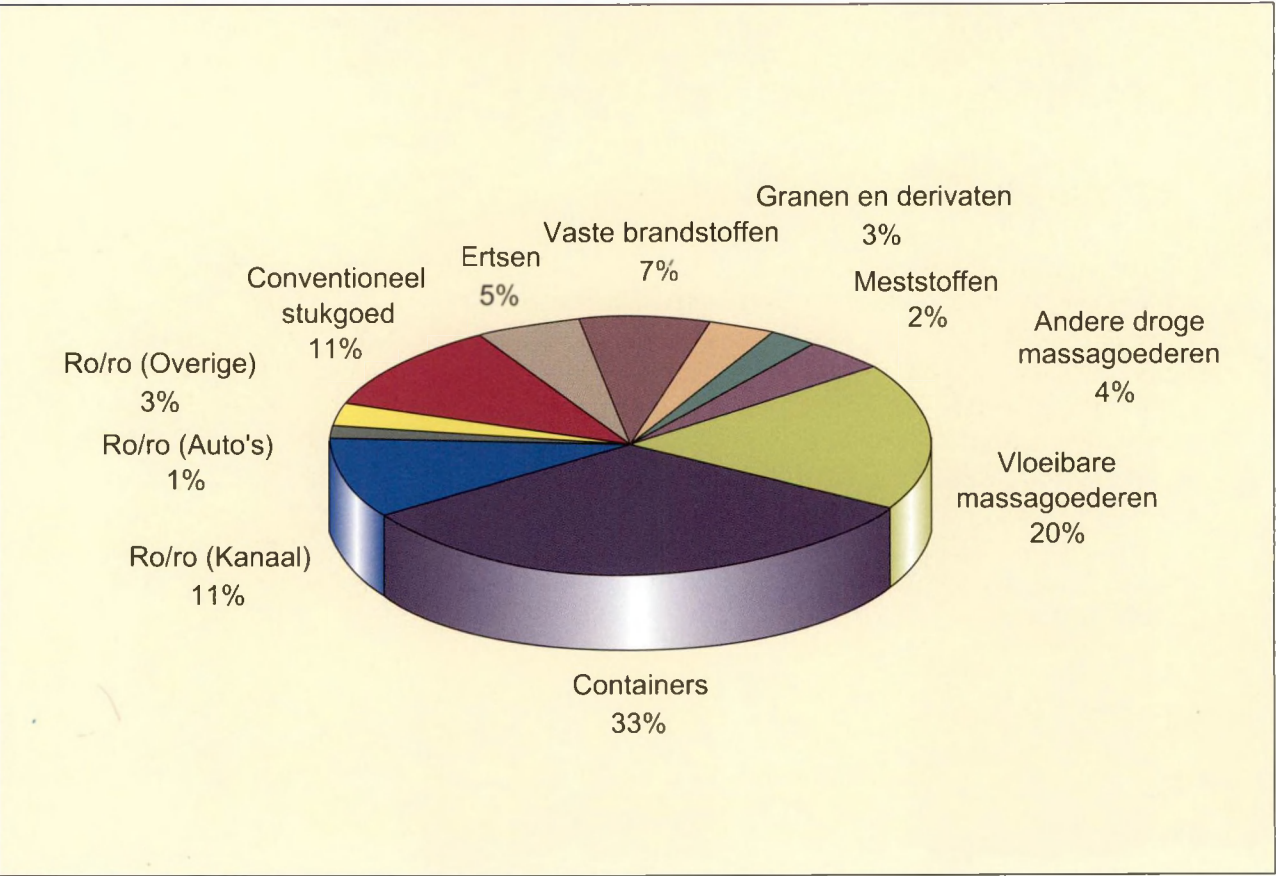
Figuur 7.1: Trafiekstructuur Vlaamse havens 1980



Figuur 7.2: Trafiekstructuur Vlaamse havens 1996



Figuur 7.3: Trafiekstructuur Vlaamse havens 2005



De figuren 7.1 tot en met 7.3 geven aan dat de Vlaamse havens tussen 1980 en 1996 zijn geëvolueerd van havens die voor het grootste deel massagoederen verscheppen, naar havens die voor bijna de helft stukgoederen behandelen. Het aandeel van het stukgoed (al dan niet gecontaineriseerd) evolueerde van 33 % in 1980 naar 49 % in 1996. In de prognoseperiode gaat deze evolutie nog verder: er wordt verwacht dat in 2005 de trafieken in de Vlaamse havens voor 59 % uit stukgoed zullen bestaan. Het grootste deel daarvan zullen containers zijn (33 % van het totaal of 56 % van het stukgoed).

7.1.3 De prognoses liggen lager dan in het vorige rapport

Een vergelijking met het "Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" van december 1995 leidt tot de vaststelling dat de vooruitzichten in het huidige rapport lager liggen. Het Rapport 1995 voorspelde een eindpunt van 220 miljoen ton in 2005, terwijl het huidige rapport 16,6 miljoen ton minder als eindpunt vooropstelt, nl. 203,3 miljoen ton. Toch is dit een toename van bijna 43 miljoen ton op 9 jaar tijd.

Voor het verschil tussen de resultaten van het vorige en het huidige rapport zijn de volgende verklaringen te geven:

- In het Rapport van 1995 hadden de gebruikte statistische gegevens het eindjaar 1994. Deze cijfers lagen in totaal 10 miljoen ton hoger. Een lager uitgangspunt voor de prognose (cijfers voor 1996 in het huidige rapport) geeft lagere prognosecijfers. Dit impliceert ook dat in dit rapport ervan uitgegaan wordt dat de vermindering van de trafieken die zich tussen 1994 en 1996 heeft voorgedaan, niet *onmiddellijk* zal worden rechtgezet.
- In het huidige rapport zijn er enkele groeipercentages aangepast. Onder meer voor de vaste brandstoffen werd een lagere groei vooropgesteld omdat de toename van de Duitse vraag naar ingevoerde steenkool langer uitblijft dan verwacht (en wellicht ook lager zal liggen dan verwacht). Voor de vloeibare massagoederen is het groeipercentage ook licht aangepast.

7.2 Conclusies

In dit rapport werd een analyse gedaan waarin de ontwikkeling van de Vlaamse havens werd geanalyseerd. Hierbij werd de nadruk gelegd op de *maritieme* aan- en afvoer, uitgedrukt in *ton*. Zoals reeds in de inleiding werd weergegeven is dit slechts één invalshoek. Voor andere invalshoeken, zoals het onderzoek naar toegevoegde waarde, tewerkstelling, investeringen, enz. in de havens kan worden verwezen naar de studies van de Nationale Bank van België. Voor de havens van Antwerpen, Gent en Oostende werden reeds studies gepubliceerd; voor de haven van Zeebrugge zal eind 1997 een studie ter beschikking komen. De Vlaamse Havencommissie zal op basis van die studies een eigen rapport of aanbeveling opstellen. Rekening houdende met deze beperkte invalshoek kunnen de volgende conclusies worden geformuleerd:

7.2.1 Sommige havens groeien sneller dan andere

De vergelijking van de hoofdstukken 2 tot en met 5 (waarin de trafiekvooruitzichten voor de verschillende marktsegmenten worden geschetst) en het hoofdstuk 6 (waarin per haven de trafieksamenstelling en de strategie worden besproken) geeft aanleiding tot de conclusie dat sommige Vlaamse havens snel zullen groeien en anderen niet. De havens die een belangrijk marktaandeel inzake containers of kanaal-ro/ro hebben (Antwerpen en Zeebrugge) zullen wellicht het grootste deel van de in dit rapport geschetste vooruitzichten realiseren. De haven van Gent zal duidelijk een veel minder groot aandeel hebben in de groei van de container-trafiek of de kanaaltrafiek. De groeitrafiek zijn immers duidelijk "toewijsbaar" aan de havens.

Door de bestaande trafiekstructuur aan de ene kant én door de marktontwikkelingen aan de andere kant ontstaat er een verschil in groei tussen de havens die gespecialiseerd zijn in de snelle groeiers en de havens met een trafiekstructuur waarin de minder succesvolle marktsegmenten de hoofdrol spelen.

7.2.2 Sommige trafiekstromen zullen niet meer groeien of zelfs afnemen

Op verschillende plaatsen in dit rapport werd aangegeven dat er goederen zijn die in belang zullen afnemen. Op termijn leidt dit tot een verschuiving van de zwaartepunten in de havens, dikwijls zelfs in fysieke zin. Te Antwerpen worden nieuwe containerterminals bijvoorbeeld sinds het begin van de jaren negentig vóór de sluizen ingeplant. Andere havenzones (bijvoorbeeld daar waar de droge massa-goederen in grote hoeveelheden werden (worden) behandeld) verliezen verhoudingsgewijs aan belang. De vraag stelt zich of - op langere termijn - er havenzones of terminallocaties zijn die een nieuwe bestemming moeten krijgen. In ieder geval moet het havenbeleid niet alleen rekening houden met de snelle groeiers, doch ook met de inkrimpende marktsegmenten.

7.2.3 Sommige ontwikkelingen kunnen moeilijk gevat worden in een analyse die vooral of hoofdzakelijk op trafiekontwikkeling gebaseerd is

In hoofdstuk 6 werd echter al aandacht besteed aan het feit dat de haven van Gent redelijk succesvol is in het aantrekken van nichetrafieken en in sommige andere marktsegmenten die weinig betekenis hebben als men deze trafieken in ton uitdrukt, doch waarvan het belang inzake werkgelegenheid, toegevoegde waarde en investeringen veel groter is. Ook in de andere havens worden (naast de grote trafiekstromen) talrijke "kleinere" trafiekvolumes behandeld die in ton uitgedrukt weinig betekenis hebben.

De belangrijke conclusie die hieruit moet getrokken worden is dat ook het havenbeleid rekening moet houden met het feit dat niet alle ontwikkelingen uitgedrukt kunnen worden in "ton". Tot nu toe was het immers dikwijls zo dat investeringsbeslissingen sterk afhankelijk zijn van de vooropgezette trafiekontwikkelingen. Deze aanpak is in het licht van de in dit rapport geschetste vooruitzichten misschien niet meer het meest aangewezen.

Samenstelling Vlaamse Havencommissie

Voorzitter met raadgevende stem

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar RUCA)

Leden

Vertegenwoordigers van respectievelijk het havenbestuur van:

Antwerpen:

Delwaide Leo (schepen voor de haven)

Detiège Leona (burgemeester)

Gent:

Termont Daniël (schepen van de haven)

Oostende:

Goekint Julien (bestuurder-directeur haven Oostende A.G.)

Zeebrugge:

Traen Fernand (voorzitter MBZ)

Vertegenwoordigers van de werknemers:

ABVV:

Baete Bob (nationaal secretaris haven BTB)

Fermon Frans (algemeen secretaris ACOD)

Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris ABVV)

ACLVB:

Quisthoudt Erik (bestendig secretaris ACLVB Antwerpen)

ACV:

Cortebeeck Luc (nationaal secretaris ACV)

Janssens John (nationaal voorzitter ACV vervoer en diamant)

Jonckheere Fernand (verbondssecretaris ACV Oostende)

Naveau Vic (nationaal verantwoordelijke LBC/NVK)

Vertegenwoordigers van de werkgevers:

NCMV:

Langerock Jeroen (studiedienst NCMV)

Peeters Kris (voorzitter NCMV)

VEV:

Pellens Jan (gedelegeerd bestuurder Hessenatie nv)

Restiau Robert (afgevaardigd-bestuurder Vlaamse Havencommissie)

Offeciers-Van de Wiele Mieke (afgevaardigd-beheerder VEV)

Francken Marc (gedelegeerd bestuurder Agfa Gevaert nv)

Van Der Mueren August (voorzitter CEPG)

Dubois Marc (directeur-generaal Ferry-Boats nv)

Vertegenwoordigers van instellingen op het vlak van:

Spoorvervoer:

Martens Antoine (bestuurder-directeur NMBS)

Wegvervoer:

De Laet Gustaaf (voorzitter SAV Koninklijke Beroepsvereniging

Goederenvervoer)

Binnenscheepvaart:

Parmentier Octaaf (ondervoorzitter ITB)

Dagelijks bestuur

Voorzitter met raadgevende stem: Winkelmans Willy

Leden: Clémer Guy (VEV), Cortebeeck Luc (ACV), Delwaide Leo (Antwerpen),

Goekint Julien (Oostende), Peeters Kris (NCMV), Termont Daniël (Gent), Traen

Fernand (Zeebrugge), Verboven Xavier (ABVV)

Wonen de vergaderingen bij met raadgevende stem:

Administrateur-generaal SERV: Kerremans Pieter

Secretaris VHC: Poelvoorde Etienne

Sinds 5 december 1989 bestaat bij de SERV een commissie die het havenbeleid moet voorbereiden: de Vlaamse Havencommissie (VHC). Een Besluit van de Vlaamse regering van 15 november 1989 regelt haar samenstelling, werking en opdracht. Het secretariaat gebeurt door de SERV.

De Havencommissie moet als algemene opdracht een bijdrage leveren tot de voorbereiding van het havenbeleid. Ze moet:

- algemene beleidsobjectieven uitwerken voor de infrastructuur en exploitatie van de havens;
- voorstellen formuleren voor de beheers- en exploitatiestructuren en de onderlinge concurrentievoorwaarden;
- voorstellen ontwerpen om het complementaire karakter en de samenwerking van de havens te bevorderen;
- voorstellen doen over alle hinterlandverbindingen en de rol van de havens in het exportbeleid;
- interregionaal en internationaal overleg over het zeehavenbeleid voorbereiden;
- deze algemene beleidsobjectieven uitwerken in concrete infrastructuurplannen en projecten.

Voor 1 juli van elk jaar brengt de Havencommissie een met redenen omkleed advies uit over een rollend driejarenplan voor de haveninfrastructuur, met specifieke uitwerking en aanduiding van de prioriteiten voor het eerstvolgende begrotingsjaar. Voor 1 april stelt ze een programma op van het onderzoek dat in haar opdracht moet worden uitgevoerd. De Commissie adviseert over de sociaal-economische studie van nieuwe projecten met een totale kostprijs van meer dan 300 miljoen frank.

De adviezen worden gericht tot de minister van openbare werken. Ze worden met een gewone meerderheid van de aanwezige leden goedgekeurd. Van een eensluidend advies kan de minister slechts gemotiveerd afwijken. Het Vlaams Parlement, de Vlaamse regering, het bevoegde lid van de regering en de SERV kunnen de Havencommissie om adviezen en studies vragen.