



VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

JAARLIJKS RAPPORT OVER DE PERSPECTIEVEN

INZAKE DE HAVENONTWIKKELING

Brussel, december 1995



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

BK00294



VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

Brussel, 7 maart 1996
46/JPM/bl./hw/07/19/02

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

8400 OOSTENDE

Geachte Heer,

Betreft : Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling.

Bijgevoegd vindt U het nieuwe "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling.

Met de meeste hoogachting,
Namens de Voorzitter,

E. Poelvoorde,
Secretaris Vlaamse Havencommissie.

Jozef II-straat 12-16
1040 Brussel
Tel.: 02/217 07 45
Fax: 02/217 70 08

Nieuw postnummer vanaf 1 maart 1996
1000 BRUSSEL

144 913



VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

JAARLIJKS RAPPORT OVER DE PERSPECTIEVEN INZAKE DE HAVENONTWIKKELING

Brussel, december 1995

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

D/1996/4665/4

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

Voorwoord

De Vlaamse Havencommissie heeft sinds haar ontstaan steeds een groot belang gehecht aan marktverkenning. Het is essentieel dat iedereen die bij het beleid of de beleidsvoorbereiding betrokken is - al dan niet in het kader van beslissingen over infrastructuurprojecten - weet welke goederenstromen in de toekomst succesvoller zullen zijn dan andere. De recente besprekingen in de Vlaamse Havencommissie, waarin de koers werd uitgestippeld die zij in de komende jaren zal volgen, beklemtonen weerom het belang van gedegen onderzoek naar de toekomstige ontwikkelingen in de havensector.

Het “Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling” is een geactualiseerde en verbeterde versie van het gelijknamige rapport dat in 1994 werd gepubliceerd door de Vlaamse Havencommissie. Het meest kenmerkende van beide rapporten is het *havenoverschrijdende* karakter ervan. Voor de komende tien jaar wordt uitgetekend hoe het geheel van de Vlaamse havens mogelijk verder zal ontwikkelen en welke verkeersstromen daarin de hoofdrol zullen spelen. De aandachtige lezer zal merken dat er voor elk van de Vlaamse havens - dankzij hun specificiteit, doch mits een blijvende inspanning - nog ruime toekomstmogelijkheden bestaan.

Dit rapport is het eerste dat aandacht heeft voor zowel de meest succesvolle marktsegmenten (b.v. containers, kanaalverkeer) als voor de minder succesvolle (b.v. sommige droge massagoederen). Dergelijke aanpak resulteert in een objectievere analyse van de plus- en minpunten van het maritieme gebeuren in Vlaanderen. Een ander interessant kenmerk is de “havenoverschrijdende” aanpak die in het rapport wordt aangehouden. Het is immers voor de beleidsinstanties eerder aangewezen om te streven naar behoud of verbetering van de marktpositie van het geheel van de Vlaamse havens dan naar interne verschuivingen, bijvoorbeeld van de ene Vlaamse haven naar de andere.

Ik hoop dat dit “Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling” een positieve bijdrage levert tot een adequaat havenbeleid.

Prof. Dr. W. Winkelmans
Voorzitter Vlaamse Havencommissie

Inleiding

1. Doelstelling

Het *Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling* omvat een geconcentreerde weergave van relevante haveneconomische informatie, die de Vlaamse Havencommissie mee in aanmerking kan nemen bij het behandelen van beleidsvraagstukken en bij het beoordelen van concrete investeringsdossiers. Het samenstellen van dit rapport vloeit voort uit de uitdrukkelijke wens van de Vlaamse Havencommissie om meer aandacht te besteden aan de marktomgeving waarin de Vlaamse havens opereren. Deze verhoogde aandacht is des te meer verantwoord naarmate de concurrentie tussen de havens in West-Europa toeneemt en wegens de budgettaire beperkingen die gelden voor de toekomstige uitbouw van de Vlaamse havens.

Dit *Jaarlijks Rapport* is een tweede editie. Het vorige rapport, dat verscheen in 1994, werd uitgebreid, aangevuld en geactualiseerd. Waar nodig werden voorspellingen naar boven of naar beneden toe aangepast. Bovendien werd een hoofdstuk toegevoegd waarin dieper wordt ingegaan op enkele aspecten van het begrip "concurrentie" in zeehavens. Het toevoegen van dat hoofdstuk past in de bedoeling om in elk rapport één of ander aspect van het havengebeuren verder uit te diepen.

2. Indeling van het rapport

In een eerste hoofdstuk, *"Positionering van de Vlaamse havens tegenover de belangrijkste concurrerende havens"* wordt op basis van enkele eenvoudige hypothesen geprobeerd om de Vlaamse havens te situeren in het geheel van de Le Havre-Hamburg range. In sommige gevallen is het nuttig om verder te kijken dan de Le Havre-Hamburg range en om eventueel alternatieve ranges samen te stellen.

In het tweede hoofdstuk, *"Een globale prognose voor het maritieme verkeer in de Vlaamse havens"*, wordt op basis van eenvoudige statistische technieken een verkeersprognose uitgewerkt. Deze oefening heeft tot doel de marges te bepalen waarbinnen de toekomstige verkeersstromen in de Vlaamse havens zich waarschijnlijk zullen bevinden. Deze marges zijn nuttig om de resultaten van de deelprognoses, die in de hoofdstukken 3 en 4 worden uitgewerkt, op hun relevantie te beoordelen.

In de hoofdstukken 3 en 4 worden een aantal goederengroepen en verschijningsvormen afzonderlijk onderzocht. Hoofdstuk 3 gaat over *"De toekomstmogelijkheden voor de droge en vloeibare massagoederen in de Vlaamse havens"* en hoofdstuk 4 behandelt *"De toekomstmogelijkheden van het stukgoedverkeer in de Vlaamse havens"*.

Tenslotte wordt een hoofdstuk *"Synthese en conclusies"* toegevoegd aan het rapport.

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

1. Inleiding

De concurrentiepositie van een haven is afhankelijk van een hele reeks gemakkelijk en moeilijk meetbare factoren. De beschikbare haveninfrastructuur en -suprastructuur en de kostprijs voor de havengebruikers ¹ maken voor een deel uit welke positie een haven bekleedt tegenover zijn concurrenten. De flexibiliteit en de efficiëntie van de havenarbeid spelen een rol. En ook heeft het “haventype” een invloed op de concurrentiepositie van een haven: een distributiehaven trekt ander havenverkeer aan dan bijvoorbeeld een industriële haven.

Twee andere factoren die de concurrentiepositie van een haven mede bepalen zijn de omvang en de ligging van de haven. Schaalvoordelen en de aanwezige know-how maken voor veel produkten een grotere haven interessanter. Kleinere havens ontwikkelen soms een heel eigen dynamiek door hun activiteiten in niche-markten. De ligging van een haven tegenover zijn concurrenten en tegenover zijn achterland bepaalt mede de slaagkansen.

De doelstelling van dit hoofdstuk ligt in:

- **de positionering van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range.** Deze range bestaat uit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Le Havre en Duinkerke. De havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge hebben een zekere positie verworven in de Le Havre-Hamburg range. In dit hoofdstuk wordt de evolutie van het marktaandeel van de Vlaamse havens belicht. In deze beschouwingen worden uitsluitend de totale goederenstromen in rekening gebracht. Zoals in het vorige Jaarlijks Rapport wordt ook de haven van Oostende mee opgenomen in de Le Havre-Hamburg range.
- **het definiëren van “alternatieve havenranges”.** Dikwijls worden de Vlaamse havens vergeleken met het geheel van de havens in de Le Havre-Hamburg range. In een aantal gevallen is deze range niet toereikend. In het kader van het ro/ro-vervoer is het immers beter om ten minste ook de havens van Calais en Oostende in de range op te nemen, gezien het belang van deze havens in het scheepsverkeer tussen het Europese vasteland en Groot-Brittannië. Wanneer over maritiem containerverkeer wordt gesproken en de Le Havre-Hamburg range wordt hierbij gehanteerd, dan is de opname van de haven van Gent in deze range eigenlijk niet noodzakelijk. Gent behandelt immers slechts een gering aantal containers ². Wanneer over droge massagoederen wordt gesproken, en met name over de agribulk, dan moet in feite ook de haven van Rouen in de range worden opgeno-

¹ Vanuit het standpunt van de reder bestaat de kostprijs voor de havengebruikers uit de scheepvaartrechten (tonnenmaatrecht, aanlegrecht en loodsgeld), de sleepkosten, de behandelingskosten en de kosten die voortvloeien uit de verblijfstijd in de haven. Ook spelen de kosten inzake veiligheid van de goederen een rol: er blijken bijv. belangrijke verschillen te bestaan tussen de ene haven en de andere inzake de hoeveelheid schadegevallen aan containers. Wordt het standpunt ingenomen van de aanbieder van deur-tot-deur vervoer dan moeten ook de kosten van het hinterlandvervoer in rekening worden gebracht.

² Wanneer een haven voor een bepaald marktsegment in de Le Havre-Hamburg range wordt opgenomen, niettegenstaande deze haven voor het beschouwde marktaandeel slechts een zeer gering aandeel heeft, dan levert dit geen vertekend beeld van de werkelijkheid op. Indien een belangrijke concurrerende haven niet in de range wordt opgenomen, wordt de werkelijkheid echter wel vertekend weergegeven.

men. Er zijn met andere woorden tal van voorbeelden op te noemen die aangeven dat er voor de Le Havre-Hamburg range zinvolle alternatieven kunnen geformuleerd worden wanneer gesproken wordt over meer specifieke goederenstromen zoals droge massagoederen, vloeibare massagoederen, containers, ...

- **het aangeven van de belangrijkste buitenlandse concurrenten** voor enkele marktsegmenten. De marktsegmenten zijn daarbij zeer ruim gedefinieerd en komen overeen met de dikwijls gehanteerde “verschijningsvorm van de goederen”: droge massagoederen, vloeibare massagoederen en stukgoederen (inclusief containers en ro/ro). Eén van de subgroepen van de stukgoederen, nl. containers, wordt ook afzonderlijk beschouwd. De mate waarin een buitenlandse haven een concurrent is voor de Vlaamse havens wordt afhankelijk gesteld van (1) de grootte van die buitenlandse haven voor het marktsegment, (2) de afstand tot de dichtstbijzijnde Vlaamse haven (als benadering voor de mate waarin de buitenlandse haven een achterland bedient dat gemeenschappelijk is met het achterland van de Vlaamse havens) en (3) de mate waarin het maritieme havenverkeer verplaatsbaar is tussen verschillende havens.

In de meest eenvoudige omschrijving is de concurrentiepositie van een zeehaven de mate waarin deze presteert in verhouding tot de andere havens. Deze “prestaties” kunnen op verschillende wijzen worden gedefinieerd en gemeten. Dikwijls worden de prestaties van een zeehaven uitgedrukt in tonnen, al dan niet gewogen aan de hand van bijvoorbeeld de Bremen-regel³. Er zijn argumenten om andere meeteenheden te hanteren: haveninkomsten, toegevoegde waarde, werkgelegenheid, enz. Wanneer het gaat over concurrentie tussen zeehavens, dan wordt echter bijna steeds gerekend in tonnen. Daarom worden ook in dit hoofdstuk de geladen en geloste tonnen gebruikt als meeteenheid voor de prestaties van de havens.

De hieronder geschetste methode voor het bepalen van de concurrentiepositie van de Vlaamse havens in het geheel van de belangrijkste West-Europese zeehavens, is eenvoudig van opzet. Op basis van enkele aspecten van het begrip “concurrentie” wordt een inzicht gegeven in de concurrentieverhouding. Met name het geografische aspect en het schaalaspect hebben een grote invloed op de gebruikte methode. Daarmee is uiteraard niet gezegd dat “concurrentie” uitsluitend afhangt van de grootte en de ligging van een haven.

³ De Bremen-regel weegt het in tonnen uitgedrukte havenverkeer aan de hand van de toegevoegde waarde die door de subgroepen worden gecreëerd. Een ton conventioneel stukgoed krijgt een veel hoger gewicht dan een ton droog of vloeibaar massagoed.

2. Situering van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range

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 1980-1994 is het marktaandeel van de Vlaamse havens geëvolueerd van 18,9 % tot 24,9 %. De havens van Gent en Oostende zijn in de beschouwde periode gegroeid met een jaarlijks gemiddelde van 1,9 %. De jaarlijkse gemiddelde groei van de haven van Antwerpen ligt iets hoger (2,1 %) en de Zeebrugse haven realiseerde een jaarlijkse gemiddelde groei van 6,2 %. De Vlaamse havens groeiden sneller dan de buitenlandse havens in de Le Havre-Hamburg range. In tabel 1 worden de overslagcijfers voor de havens van de Le Havre-Hamburg range weergegeven.

Een vergelijking tussen de verkeersontwikkelingen van de verschillende havens van de Le Havre-Hamburg range leert dat vooral de *Franse havens* in de periode 1980-1994 marktaandeel hebben moeten inleveren. Het totale maritieme verkeer van de haven van Le Havre nam sterk af, vooral in het begin van de jaren tachtig. De haven van Duinkerke leed in de periode 1980-1994 een jaarlijks gemiddeld overslagverlies van 0,7 %. De overslag van de Franse havens bedroeg in 1994 ca. *26,6 miljoen ton minder* dan in 1980.

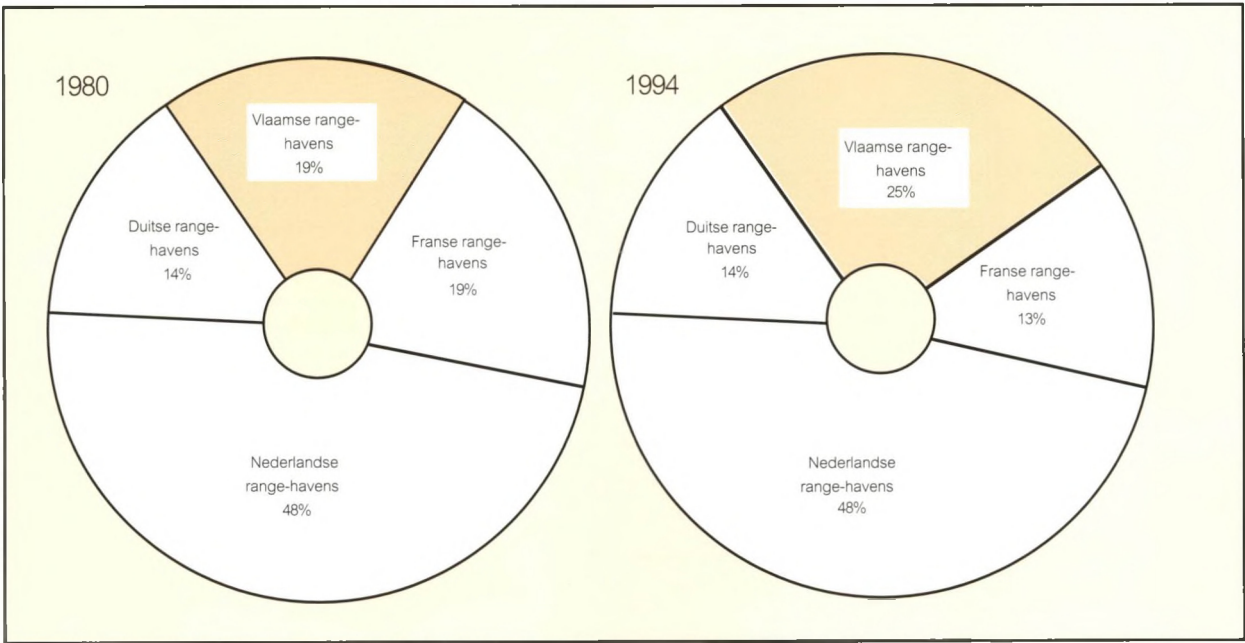
De *Nederlandse havens* Rotterdam en Amsterdam boekten tezamen in de periode 1980-1994 een *verkeerstoename van ongeveer 24,5 miljoen ton*. Beide havens zijn niet alleen erg verschillend inzake omvang, doch ook de verkeersevoluties verlopen erg verschillend. Rotterdam kon in het begin van de jaren tachtig het overslagcijfer van 1980 niet aanhouden en moest tussen 1980 en 1985 een jaarlijks gemiddeld verlies in de overslag optekenen van 2,5 %. Amsterdam groeide in deze periode echter sterk. In de periode 1986-1990 groeide Rotterdam terug positief en sneller dan Amsterdam. Rotterdam bleef tussen 1991 en 1994 langzaam groeien, het overslagcijfer van Amsterdam nam af.

De *Duitse havens* Hamburg en Bremen groeiden in de beschouwde periode langzaam. Tussen 1980 en 1994 werd een *toename van het overslagcijfer* gerealiseerd van ca. *9,1 miljoen ton*.

De *Vlaamse havens* groeiden tussen 1980 en 1994 met een jaarlijks gemiddelde van 2,7 %. Dit groeipercantage is aanmerkelijk hoger dan in de hele Le Havre-Hamburg range, waar de gemiddelde jaarlijkse groei slechts 0,7 % bedraagt. Antwerpen groeide in het begin van de jaren tachtig relatief traag, doch laat vanaf 1986 hoge groeicijfers optekenen (respectievelijk 3,1 % tussen 1986 en 1990 en 2,6 % tussen 1991 en 1994). De haven van Gent groeide zeer sterk tussen 1980 en 1985 doch moest van deze groei een deel terug prijsgeven in de tweede helft van de jaren tachtig. Tussen 1980 en 1994 groeide Gent met gemiddeld 1,9 % per jaar. Zeebrugge realiseerde over hele periode een gemiddeld jaarlijks groeicijfer van 6,2 %, dit is het hoogste in de Le Havre-Hamburg range. De snelste groei werd in Zeebrugge gerealiseerd in de tweede helft van de jaren tachtig (gemiddeld jaarlijks 19,0 %). Oostende, de kleinste van de opgenomen Vlaamse havens, groeide met een jaarlijks gemiddelde van bijna 2 %. De vier Vlaamse havens groeiden tussen 1980 en 1994 met *in totaal 52,8 miljoen ton*.

Grafiek 1 geeft de evolutie weer van de aandelen van de havens in de Le Havre-Hamburg range, gegroepeerd per land. De grafiek geeft weer dat de Vlaamse havens in de beschouwde periode hun marktaandeel hebben kunnen vergroten. De Franse havens van de Le Havre-Hamburg range hebben een deel van hun marktaandeel moeten inleveren. De Nederlandse en Duitse rangehavens hadden in 1980 en 1994 een gelijkblijvend aandeel.

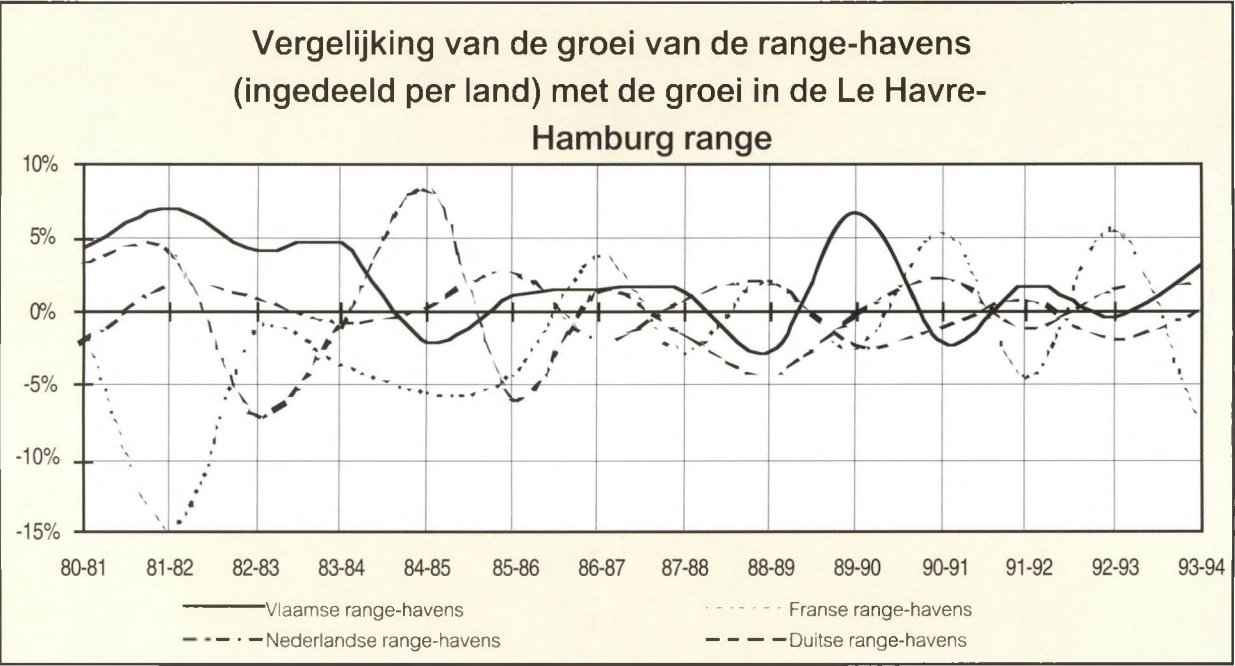
Grafiek 1: vergelijking van de samenstelling van de Le Havre-Hamburg range, 1980 en 1994



Grafiek 1 duidt aan dat de Vlaamse havens in 1994 aan marktaandeel hebben gewonnen tegenover 1980 en dat de Franse havens een deel van hun marktaandeel hebben moeten inleveren. Uit de grafiek mag men echter niet concluderen dat de Vlaamse havens het Franse aandeel hebben overgenomen. In werkelijkheid hebben elk van de havens in de Le Havre-Hamburg range havenverkeer gewonnen van of verloren aan andere havens. Daarbij zullen compenserende bewegingen plaatsgevonden hebben. De grafiek is bovendien een momentopname en geeft derhalve slechts een algemeen beeld van de concurrentieverhoudingen tussen de verschillende landen.

Grafiek 2 geeft voor de periode 1980-1994 weer hoeveel het verschil bedraagt tussen de groei van de betrokken havens en de gemiddelde groei van de Le Havre-Hamburg range. Een positief groeicijfer ⁴ in de grafiek geeft aan dat het havenverkeer in het beschouwde havenland sneller is gegroeid dan het gemiddelde in de Le Havre-Hamburg range. Bij een negatief cijfer heeft het beschouwde havenland de gemiddelde rangegroei niet kunnen halen. De grafiek geeft aan dat het verlies of de aanwinst van marktaandeel een continu proces is, met schommelingen van jaar tot jaar. Tevens is zichtbaar dat de Vlaamse havens in de meeste jaren sneller groeiden dan het gemiddelde van de Le Havre-Hamburg range. De Franse havens groeiden in de meeste jaren minder snel dan de range, zodat het marktaandeel afnam.

Grafiek 2



⁴ De cijfers in de grafiek werden berekend door de jaargroei per havenland te verminderen met de jaargroei van de gehele Le Havre-Hamburg range.

Tabel 1: Totaal maritiem havenverkeer in de havens van de Le Havre-Hamburg range, 1980-1994, in 1.000 ton

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamse havens	Rotterdam	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerke	Buitenlandse LH-H-rangehavens	Totaal LH-H -range
1980	81.935	18.424	14.189	3.759	118.308	276.946	22.377	63.097	26.961	77.510	41.217	508.108	626.416
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	115.753	251.704	21.108	61.353	25.765	71.830	37.629	469.389	585.142
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	120.604	246.652	23.348	61.907	26.223	57.060	32.917	448.107	568.712
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	118.726	233.883	23.360	50.460	26.611	53.520	30.161	417.995	536.721
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	133.561	248.794	27.104	53.708	28.557	53.980	33.344	445.487	579.048
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	131.598	250.668	27.612	59.791	29.826	50.830	32.167	450.894	582.492
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	133.523	257.645	29.425	55.152	29.491	47.200	32.394	451.307	584.829
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	137.008	254.970	29.589	56.725	29.981	51.160	32.364	454.789	591.797
1988	96.909	24.158	20.050	4.827	145.944	272.778	28.243	58.740	31.111	49.850	35.657	476.379	622.322
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	148.915	292.524	28.708	57.840	32.458	52.230	39.141	502.901	651.815
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349	287.789	31.360	61.360	30.204	54.020	36.557	501.290	662.639
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	162.159	291.985	32.418	65.532	30.707	57.220	40.737	518.599	680.759
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	164.810	293.165	33.163	65.083	29.940	53.110	40.204	514.665	679.475
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	160.417	282.209	30.515	65.850	28.355	55.576	40.822	503.328	663.745
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	171.114	293.794	29.985	68.323	30.882	54.921	37.168	515.073	686.187
groei 80-85	1,3%	9,7%	0,0%	4,7%	2,7%	-2,5%	5,4%	-1,3%	2,6%	-10,0%	-6,0%	-2,9%	-1,8%
groei 86-90	3,1%	0,3%	19,0%	3,1%	4,8%	2,8%	1,6%	2,7%	0,6%	3,4%	3,1%	2,7%	3,2%
groei 91-94	2,6%	-2,2%	2,2%	2,8%	1,8%	0,2%	-2,6%	1,4%	0,2%	-1,4%	-3,0%	-0,2%	0,3%
groei 80-94	2,1%	1,9%	6,2%	1,9%	2,7%	0,4%	2,1%	0,6%	1,0%	-2,4%	-0,7%	0,1%	0,7%

Bron: havenbesturen rangehavens

3. De definitie van “alternatieve havenranges”: werkwijze

3.1 De selectie van een ruime range West-Europese zeehavens, in functie van de prestaties van de haven (uitgedrukt in tonnen)

Bij het bepalen van de concurrentiepositie wordt een vergelijking gemaakt met de prestaties van andere havens. Onder “de andere havens” kunnen echter verschillende groepen worden verstaan. De meest gebruikte groep van havens is de reeds genoemde Le Havre-Hamburg range. In feite gaat het om de grootste havens in een gebied dat geografisch wordt afgebakend door de havens van Le Havre en Hamburg. Zoals in het eerste “Jaarlijks Rapport” werd aan de klassieke Le Havre-Hamburg range de haven van Oostende toegevoegd. Dit in functie van het werkterrein van de Vlaamse Havencommissie.

Het is realistisch te veronderstellen dat er voor de Le Havre-Hamburg range zinvolle alternatieve ranges bestaan, naarmate over andere marktsegmenten wordt gesproken.

Om de nieuwe havenranges te kunnen samenstellen werd in eerste instantie een range gehanteerd die ruimer is dan de klassieke Le Havre-Hamburg range. Naar het zuiden toe werd de range uitgebreid met een aantal Franse havens, die soms in totaal maritiem verkeer relatief weinig belang hebben, doch in bepaalde marktsegmenten wel belangrijk zijn (bijvoorbeeld voor de ro/ro naar Groot-Brittannië). In noordelijke richting werd de range uitgebreid met enkele Nederlandse en een Duitse haven. Vervolgens werd, per marktsegment, een rangschikking gemaakt naar het marktaandeel voor de betrokken havens. Deze voorstelling geeft een eerste indruk van de actoren in het betrokken marktsegment.

3.2 De selectie van een ruime range West-Europese zeehavens, in functie van de prestaties van de haven en gewogen naar de afstand tot de dichtstbijzijnde Vlaamse haven

De concurrerende rol die de buitenlandse havens spelen ten opzichte van de Vlaamse havens, wordt belangrijker naarmate het gaat om havens die dicht bij één of meerdere Vlaamse havens gelegen is. Binnen de klassieke Le Havre-Hamburg range zal bijvoorbeeld de concurrentie tussen de havens van Hamburg en Zeebrugge minder uitgesproken zijn dan tussen bijvoorbeeld Rotterdam en Antwerpen. De afstand tussen twee havens bepaalt mee de mate waarin de ene haven een alternatief kan zijn voor de andere. De verklaring ligt in het feit dat havens die dicht bij elkaar liggen, ook een grotere overlapping hebben van het achterland dat zij bestrijken. Voor de havengebruiker wordt de ene haven meer een alternatief voor de andere, naarmate beide havens dicht tegen elkaar liggen. Naarmate een buitenlandse haven dicht bij de Vlaamse havens ligt, zal deze binnen het beschouwde marktsegment een grotere concurrent zijn voor de Vlaamse havens. Deze redenering gaat op voor de goederen die hun oorsprong of bestemming hebben in het gebied rond de haven. Naarmate het oorsprongs- of bestemmingsgebied dieper in het achterland gelegen is (bijvoorbeeld Oost-Duitsland), gaat de redenering in een aantal gevallen minder op.

Het begrip “afstand” ⁵ kan bij de selectie van de havenranges worden ingevoerd door de “prestaties” van de buitenlandse havens, die uitgedrukt waren in tonnen, te wegen aan de hand van de afstand van elk van deze havens tot de dichtstbijzijnde Vlaamse haven. Het “gewogen concurrentieveld” wordt berekend door voor de buitenlandse havens het totale overslagcijfer te delen door de afstand van deze havens tot de dichtstbijzijnde Vlaamse haven en de bekomen resultaten in procenten uit te drukken. *Het gewogen concurrentieveld geeft in feite aan in hoeverre de verschillende buitenlandse havens binnen het beschouwde marktsegment doorwegen als concurrent van de Vlaamse havens.* In formulevorm:

$$W_i = \frac{\frac{T_i}{D_i}}{\sum_{i=1}^n \frac{T_i}{D_i}}$$

- Wi = aandeel van haven i in gewogen concurrentieveld
- Ti = maritiem verkeer 1994 van haven i
- Di = afstand van haven i tot aan de dichtstbijzijnde Vlaamse haven

De afstand tussen de havens wordt gemeten in het aantal kilometers die een vrachtwagen moet afleggen om van de beschouwde buitenlandse haven naar de dichtstbijzijnde Vlaamse haven te rijden. Het is immers die afstand (en de kostprijs daarvan) die moet overbrugd worden om de ene haven te kiezen in de plaats van de andere, voor zover het gaat om goederen die hetzelfde achterland hebben. Er wordt gekozen voor de afstand tussen de havens per vrachtwagen vanwege de beschikbare directe verbindingen tussen de havens. Voor de binnenvaart of het spoor is er niet steeds een logische en snelle verbinding beschikbaar tussen de buitenlandse en de Vlaamse havens. Deze methode stelt de werkelijkheid vereenvoudigd voor. Per goed wordt in werkelijkheid afzonderlijk uitgemaakt van welke vervoermodus gebruik gemaakt zal worden (op basis van beschikbaarheid, prijs, snelheid, enz.). Op geaggregeerd niveau is de vereenvoudiging echter verantwoord.

Tabel 2 vermeldt de afstand per vrachtwagen van de geselecteerde buitenlandse havens tot de dichtstbijzijnde Vlaamse haven. De afstanden werden berekend met behulp van routeplanningsoftware. De havens van de klassieke Le Havre-Hamburg range werden aangevuld met de havens van Oostende, Vlissingen, Terneuzen, IJmuiden/Velsen, Wilhelmshaven, Rouen, Calais, Nantes-St.-Nazaire, Caen-Ouistreham en Boulogne-sur-Mer. Een verdere uitbreiding van het aantal opgenomen havens is uiteraard mogelijk.

⁵ In de kosten-batenanalyses die voor de grote investeringsprojecten in de Vlaamse havens worden gemaakt, wordt eveneens gebruik gemaakt van de afstand tussen de havens. Op basis van de kostprijs voor het vervoer per vrachtwagen tussen de havens wordt berekend welk verkeer uit de andere havens kan aangetrokken worden per frank kostenverlaging in de bestudeerde haven. In de redenering wordt aangenomen dat voor elke frank kostenverlaging die een investeringsproject met zich meebrengt, er een bepaalde hoeveelheid goederen uit de andere havens kan worden aangetrokken. Naarmate de havens verder van de projecthaven verwijderd zijn, zullen de kosten voor wegvervoer hoger zijn en zullen minder tonnen worden aangetrokken.

Tabel 2: Afstand van buitenlandse havens tot de dichtstbijzijnde Vlaamse haven

Buitenlandse haven	Afstand tot dichtstbijzijnde Vlaamse haven
Terneuzen	33 km
Vlissingen	40 km
Duinkerke	72 km
Rotterdam	93 km
Calais	112 km
Boulogne-sur-Mer	145 km
Amsterdam	161 km
IJmuiden / Velsen	180 km
Rouen	350 km
Le Havre	370 km
Caen-Ouistreham	407 km
Bremen	422 km
Wilhelmshaven	425 km
Hamburg	520 km
Nantes-St.-Nazaire	676 km

3.3 De concurrentie is afhankelijk van de gebondenheid van het havenverkeer aan de plaatselijke industrie of het plaatselijke achterland

In de bovenstaande werkwijze wordt aangenomen dat een haven meer concurrentie ondervindt van een andere haven naarmate deze andere haven dichterbij gelegen is en voor zover er in deze andere haven geschikte capaciteit beschikbaar is. Dit is dikwijls, doch niet altijd het geval. Voor de verschillende goederen en marktsegmenten geldt telkens een andere “gebondenheid” aan de plaatselijke industrie, het plaatselijke achterland of de plaatselijk beschikbare aan- en afvoermogelijkheden. Naarmate deze “gebondenheid” groter is, wordt het moeilijker voor de concurrerende havens om de het havenverkeer over te nemen. Men kan zich bijvoorbeeld voorstellen dat het havenverkeer voor vloeibare massagoederen bijna steeds worden aangevoerd via de haven waarin de verwerkende industrie gelegen is. Of dat de ijzererts en steenkool voor de in het havengebied gelegen staalnijverheid wordt aangevoerd via de eigen haven. Voor beide voorbeelden bestaan uitzonderingen: in Antwerpen wordt een belangrijk deel van de aardolie aangevoerd vanuit Rotterdam via de Rotterdam-Antwerpen pijpleiding en in Gent wordt een deel van de ertsen aangevoerd via de haven van Rotterdam ⁶. Toch kan men stellen dat sommige verkeersstromen zeer gemakkelijk van de ene haven naar de andere verplaatst kunnen worden, terwijl andere quasi onverplaatsbaar zijn (captive markets). Laatstgenoemde verkeersstromen zullen zich niet verplaatsen, ongeacht de commerciële inspanningen van de concurrerende havens.

⁶ Occasioneel en om kostprijsstechnische redenen wordt in Gent een deel van de ijzererts aangevoerd via Rotterdam. Op een zeeschip dat ijzererts naar Rotterdam vaart is soms capaciteit vrij om tegen een lage vervoerprijs ook een lading ijzererts voor Gent te vervoeren. Binnenschepen zorgen dan voor het vervoer van Rotterdam naar Gent.

De marktaandelen van de buitenlandse havens die gewogen werden aan de hand van de afstand per vrachtwagen tot aan de dichtstbijzijnde Vlaamse haven, zouden in feite nog gewogen moeten worden met een “verplaatsbaarheidsindex”. Deze verplaatsbaarheidsindex meet welk percentage van de goederen in een marktsegment in aanmerking komt om verplaatst te worden van de ene haven naar de andere als gevolg van de commerciële inspanningen van deze haven. Eigenlijk zou voor elke goederengroep in elk van de beschouwde havens een verplaatsbaarheidsindex bepaald moeten worden. Dergelijke opdracht is uiterst moeilijk, niet alleen omwille van de omvang van dergelijke opdracht, doch ook vanwege het speculatieve karakter van de berekeningen voor sommige goederengroepen. In één van de volgende Jaarlijkse Rapporten van de Havencommissie moet deze materie echter toch verder worden uitgewerkt.

3.4 Conclusies omtrent het meten van de concurrentie van de buitenlandse havens

Als men binnen afgebakende marktsegmenten een idee wenst te krijgen van de concurrentieverhoudingen tussen de zeehavens, dan is het marktaandeel (gebaseerd op tonnen maritiem verkeer) als meetinstrument een eerste aanzet. Veel hangt af van de selectie die men in de havens maakt: het marktaandeel is pas een belangrijk meetinstrument wanneer alle échte concurrenten in de havenrange worden opgenomen.

Daartegenover staat dat de “klassieke Le Havre-Hamburg range” een hoge waarde heeft als verzameling van referentiehavens (o.m. door het wijd verspreide en algemeen aanvaarde gebruik). In dit rapport wordt gebruik gemaakt van de klassieke Le Havre-Hamburg range als gesproken wordt over de totale goederenstroom. Bij een verdere indeling in (ruim gedefinieerde) marktsegmenten worden “alternatieve” havenranges gehanteerd.

Als een buitenlandse haven een achterland bedient dat totaal verschillend is van het achterland van de Vlaamse havens dan is deze haven geen concurrent. De concentratie van zeehavens in Noord-West-Europa is echter zodanig dat bijna elke haven ten minste een deel gemeenschappelijk achterland heeft met de Vlaamse havens. De mate waarin dat achterland gemeenschappelijk is, bepaalt de mate waarin deze buitenlandse haven een concurrent is voor de Vlaamse havens. In dit hoofdstuk werd voorgesteld om de marktaandelen van de buitenlandse havens te wegen aan de hand van hun afstand tot de dichtstbijzijnde Vlaamse haven. Samen met de (ongewogen) marktaandelen van de Vlaamse havens wordt een realistischer concurrentieveld gevormd. De redenering gaat niet op voor al het gehanteerde havenverkeer: voor een aantal herkomsten en bestemmingen die dieper in het achterland liggen, heeft de gehanteerde redenering minder waarde.

Het hierboven beschreven ongewogen marktaandeel en het gewogen concurrentieveld geeft voldoende informatie om nieuwe havenranges samen te stellen en deze te vergelijken met de dikwijls gehanteerde “Le Havre-Hamburg range”. Binnen die nieuwe ranges zijn de geselecteerde havens niet steeds in dezelfde mate elkaars concurrent. Voor sommige verkeersstromen geldt immers dat zij - door de gebondenheid aan de plaatselijke industrie of het plaatselijke achterland - quasi onverplaatsbaar zijn. Om hierover gefundeerde uitspraken te doen zou in feite een “verplaatsbaarheidsindex” berekend moeten worden. In dit hoofdstuk wordt deze index niet berekend. Het feit dat sommige maritieme verkeersstromen quasi onverplaatsbaar zijn, relativeert echter de term “marktaandeel” enigszins voor sommige marktsegmenten. De verplaatsbaarheidsindex zou dus in feite op een *kwantitatieve* wijze

weergeven in hoeverre het geografische aspect en het schaalaspect bepalend zijn. In dit rapport worden hiervoor echter enkel *kwantitatieve* argumenten aangebracht.

Intuïtief kan men stellen dat binnen het marktsegment van de vloeibare massagoederen de verplaatsbaarheidsindex zeer laag zal zijn. Dit wil zeggen dat slechts een beperkt deel van de verkeersstromen in aanmerking komt om van de ene haven naar de andere verplaatst te worden, als gevolg van de commerciële inspanningen van de concurrerende haven. Binnen de groep "droge massagoederen" zijn een aantal goederenstromen eveneens "onverplaatsbaar". Bij het containerverkeer of het ro/ro-kanaalverkeer kan men daarentegen een zeer hoge verplaatsbaarheidsindex verwachten ⁷. De concurrentie is in dit marktsegment veel intenser.

⁷ Eén van de redenen van het feit dat het containerverkeer in principe gemakkelijk verplaatst kan worden is dat de beslissingsmacht inzake de keuze van de haven voor een groot deel bij de reder ligt. Bovendien zijn de investeringen voor de reder in de haven relatief laag. Voor andere maritieme verkeersstromen geldt bijna steeds dat "het schip de lading volgt".

4. De definitie van “alternatieve havenranges”: praktische uitwerking

Er werden zeer ruime marktsegmenten voorgesteld, en deze vallen samen met de belangrijkste verschijningsvormen van de goederen: droge massagoederen, vloeibare massagoederen en stukgoederen (inclusief containers en ro/ro). Eén van de subgroepen binnen de stukgoederen, nl. containers, wordt afzonderlijk behandeld. Voor elk van de marktsegmenten worden de marktaandelen berekend en wordt een gewogen concurrentieveld bepaald. De buitenlandse havens worden geselecteerd aan de hand van het gewogen concurrentieveld (minimaal aandeel in het concurrentieveld: 1 %). De Vlaamse havens worden geselecteerd aan de hand van het ongewogen marktaandeel (minimaal marktaandeel: 1 %). De marktaandelen en het concurrentieveld wordt steeds in een grafiek weergegeven. Zoals reeds gesteld moet het gewogen concurrentieveld geïnterpreteerd worden als *de mate waarin de verschillende buitenlandse havens binnen het beschouwde marktsegment doorwegen als concurrent van de Vlaamse havens*.

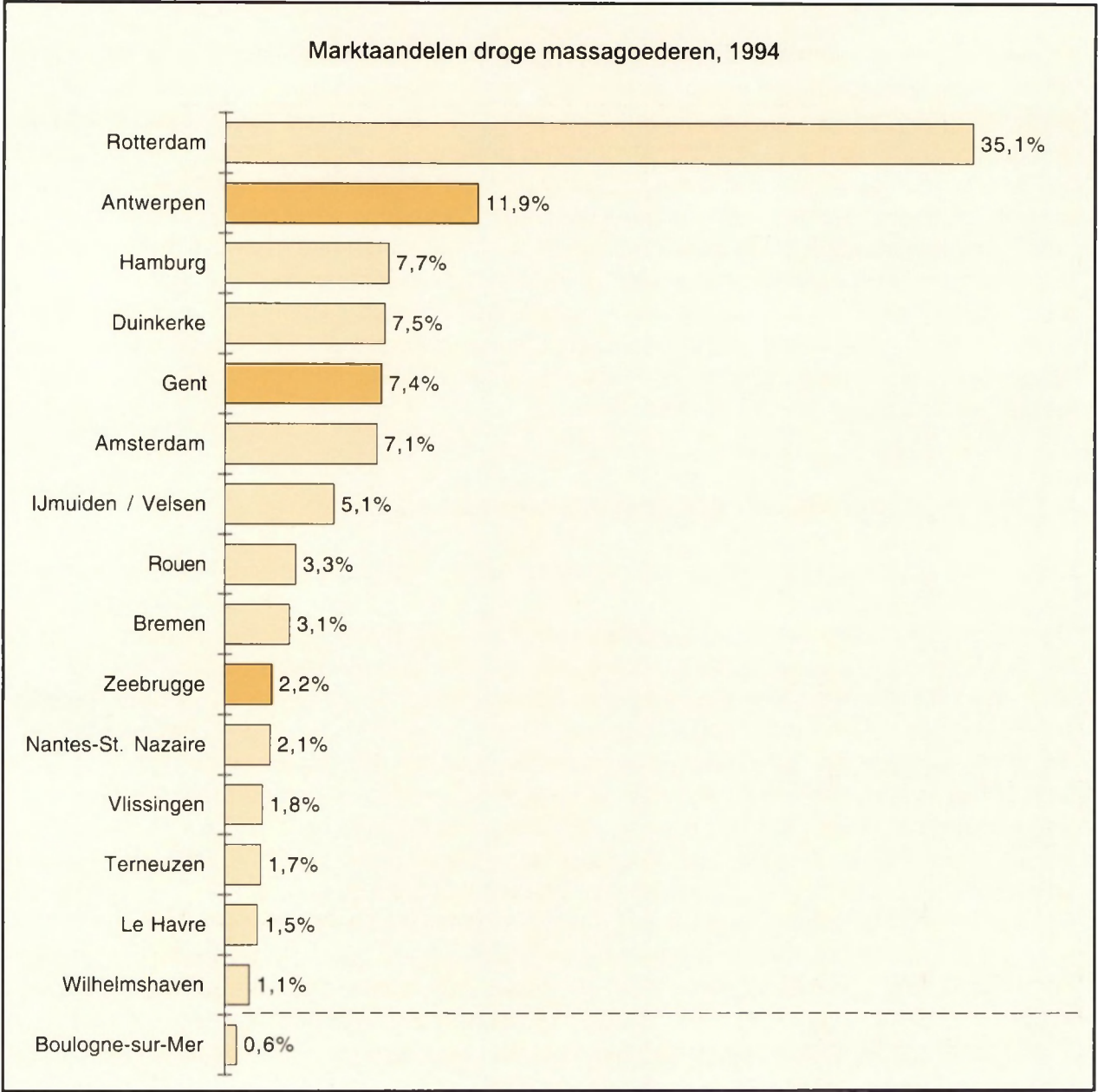
4.1 Het concurrentieveld voor de droge massagoederen

De grafieken 3 en 4 geven het marktaandeel en het gewogen concurrentieveld weer voor de droge massagoederen.

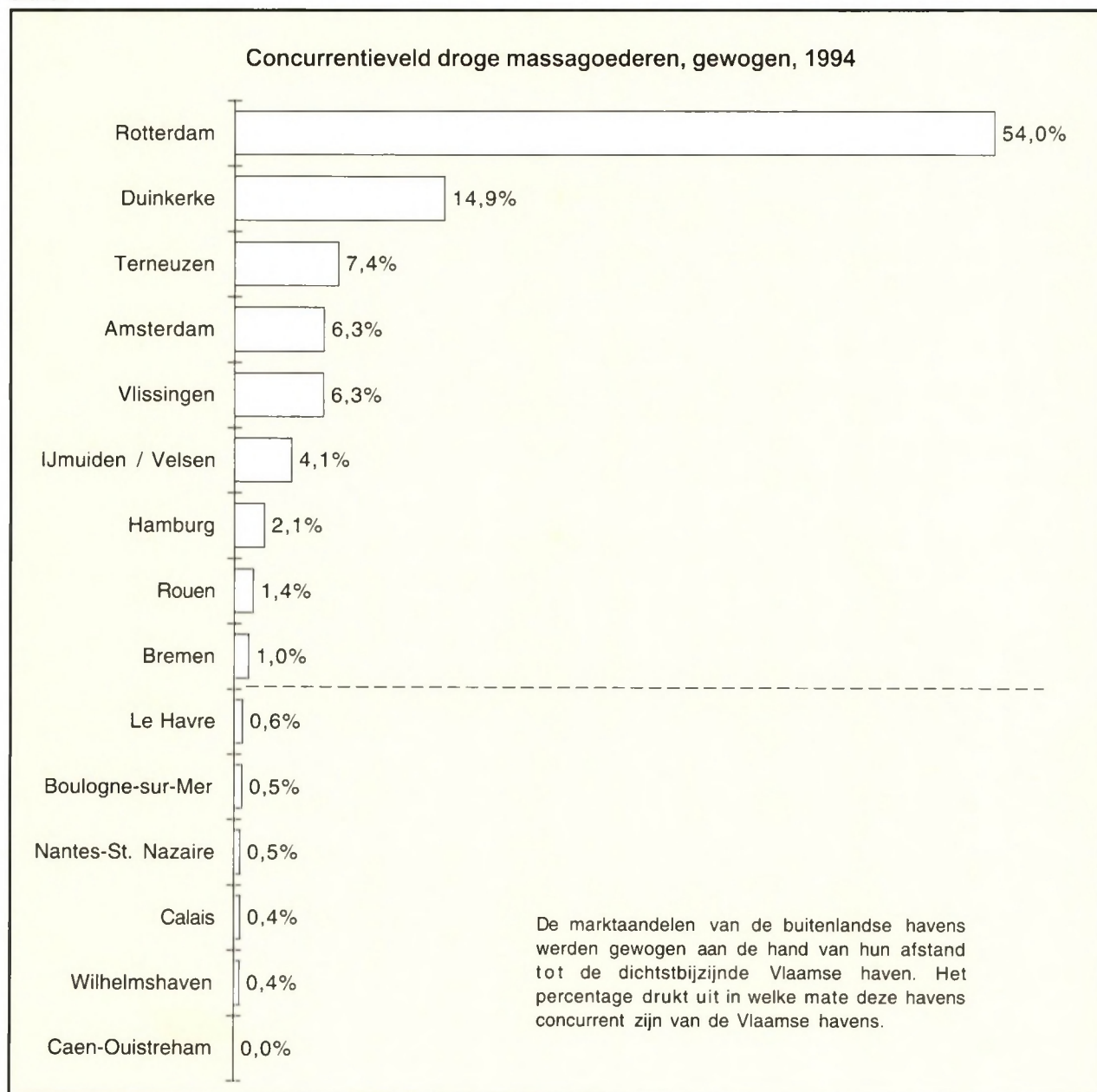
De havens van Rotterdam en Duinkerke hebben een groot marktaandeel en hebben ook in het gewogen concurrentieveld een groot belang. De Nederlandse havens Terneuzen en Vlissingen blijken niet onbelangrijk te zijn, niettegenstaande deze havens slechts een bescheiden ongewogen marktaandeel hebben. Voor IJmuiden/Velsen is de situatie andersom: het marktaandeel van deze haven is aanzienlijk, doch als de afstand tot de dichtstbijzijnde haven mee in rekening wordt gebracht, blijkt deze haven slechts een geringe invloed te kunnen uitoefenen op de Vlaamse havens. De Duitse havens Hamburg en Bremen liggen op vrij grote afstand van de Vlaamse havens en dit verklaart dan ook de relatief zwakke positie voor deze havens in het concurrentieveld. Bremen valt zelfs bijna onder de 1 %-grens. De Franse havens Nantes-St.-Nazaire en Le Havre hebben een ongewogen marktaandeel van meer dan 1 %. In het concurrentieveld blijken deze havens toch een gering belang te hebben binnen de droge massagoed-markt. De haven van Rouen daarentegen blijkt in het gewogen concurrentieveld een groter belang te hebben dan gewoonlijk wordt aangenomen (niettegenstaande Rouen een belangrijke Franse graanhaven is, wordt deze haven niet opgenomen in de klassieke Le Havre-Hamburg range).

Op basis van de berekende marktaandelen en het concurrentieveld kan een nieuwe Le Havre-Hamburg range voor de droge massagoederen worden samengesteld. Tot deze nieuwe *droge massagoed-range* worden de buitenlandse havens gerekend die in het gewogen concurrentieveld een aandeel van minimaal 1 % hebben en de Vlaamse havens met een ongewogen marktaandeel van 1 %. Dit geldt voor de havens van: **Rotterdam, Duinkerke, Antwerpen, Gent, Terneuzen, Amsterdam, Vlissingen, Zeebrugge, IJmuiden/Velsen, Hamburg, Rouen en Bremen**. Deze droge massagoed-range wijkt af van de klassieke Le Havre-Hamburg range: Vlissingen, Terneuzen, IJmuiden/Velsen en Rouen worden additioneel opgenomen. Le Havre is, althans wat de droge massagoederen betreft, minder belangrijk.

Grafiek 3



Grafiek 4



4.2 Het concurrentieveld voor de vloeibare massagoederen

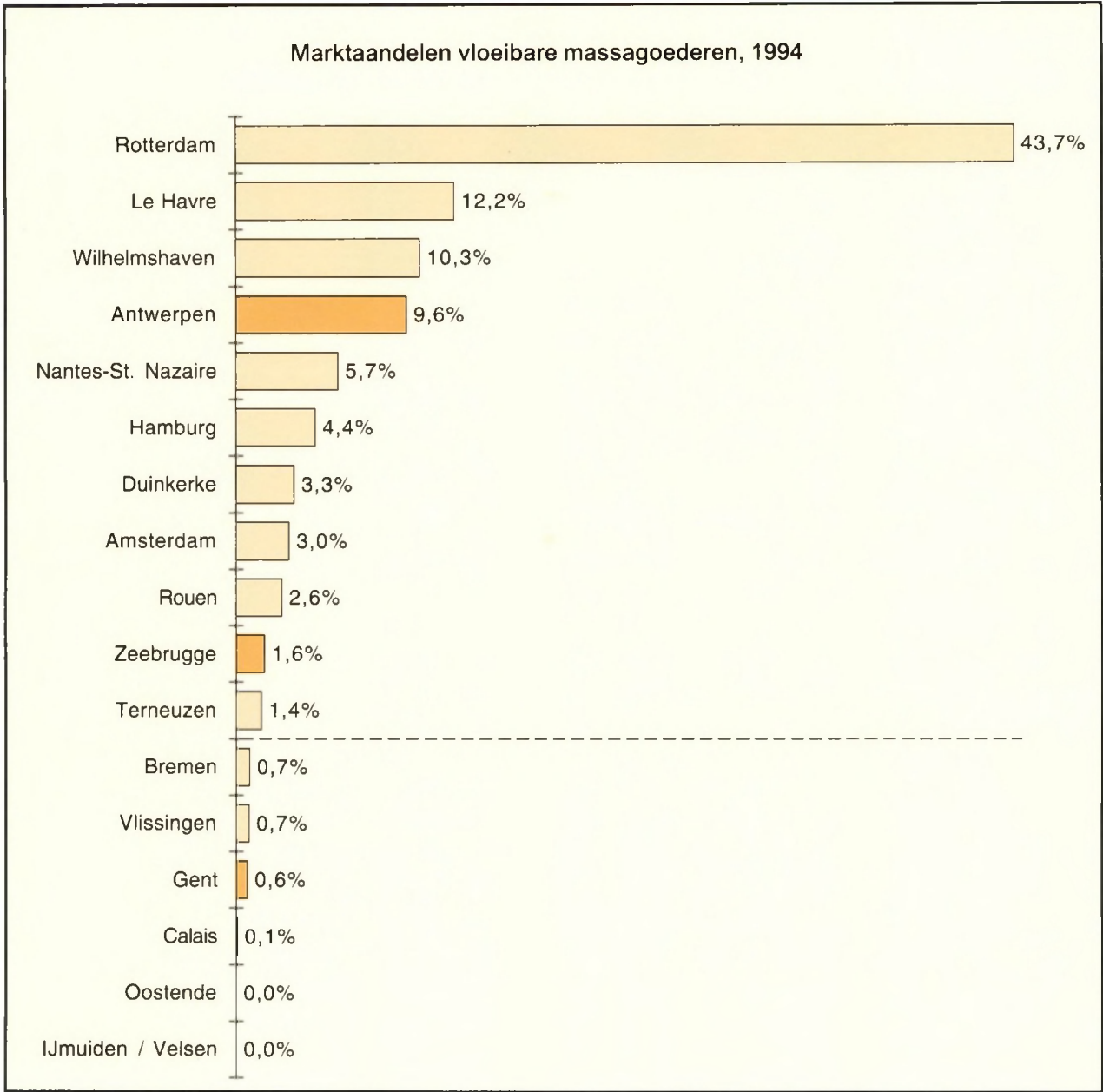
De grafieken 5 en 6 geven de rangschikking naar marktaandeel en het gewogen concurrentieveld weer voor de vloeibare massagoederen.

De havens van Wilhelmshaven, Nantes-St.-Nazaire en Le Havre hebben een hoog ongewogen marktaandeel, doch hun belang moet enigszins gerelativeerd worden, zoals blijkt uit het gewogen concurrentieveld. Ook Hamburg heeft in het gewogen concurrentieveld een gering belang. De havens van Terneuzen, Vlissingen en Duinkerke nemen echter in belang toe in het gewogen concurrentieveld. Rotterdam is ruimschoots de grootste haven voor de vloeibare massagoederen. Dit belang wordt verscherpt in het gewogen concurrentieveld.

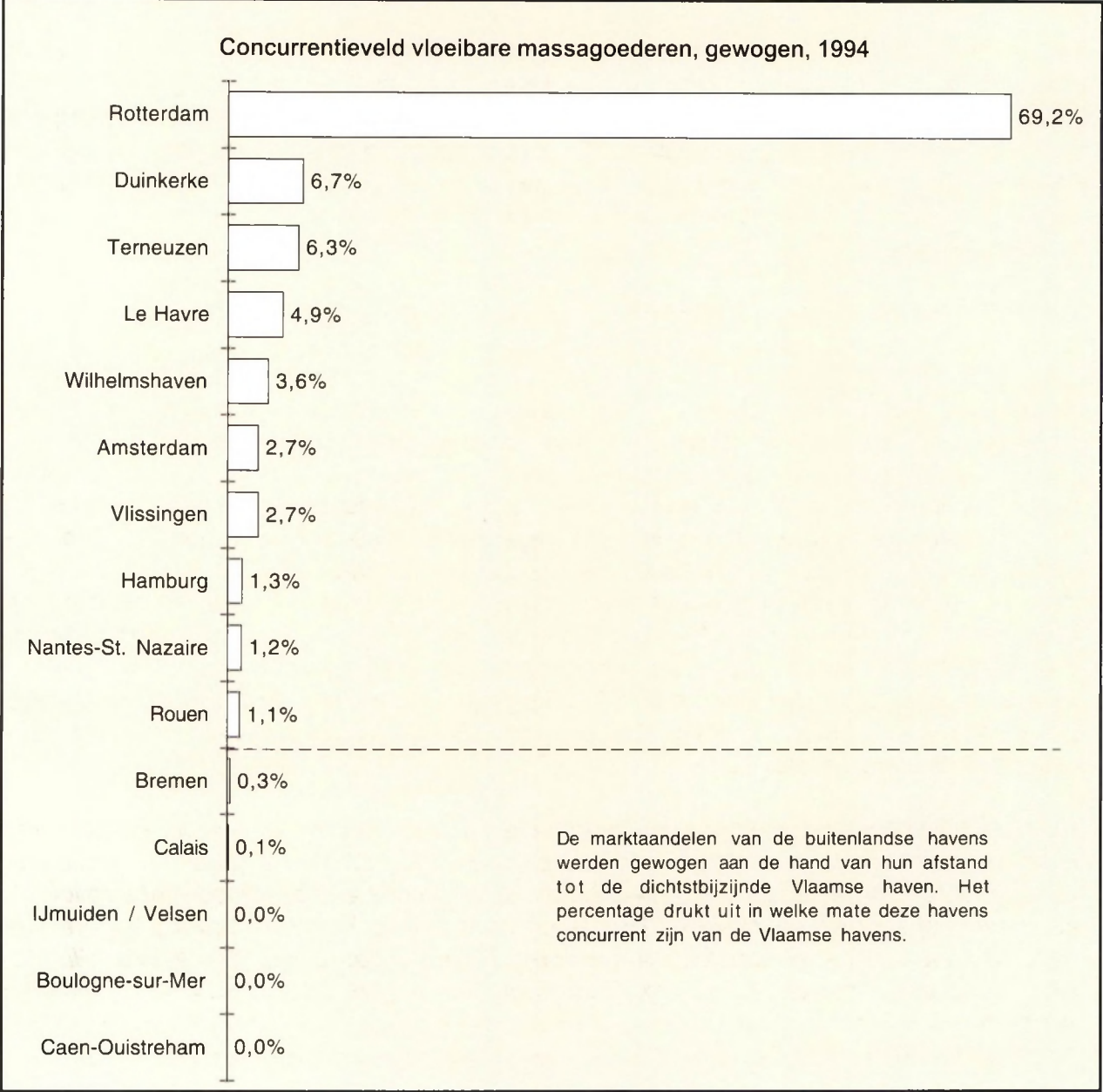
Het gewogen concurrentieveld geeft aanleiding tot het definiëren van een alternatief voor de Le Havre-Hamburg range voor de vloeibare massagoederen. Op de reeds geschetste wijze wordt een *vloeibare massagoed-range* gedefinieerd als volgt: **Rotterdam, Antwerpen, Duinkerke, Terneuzen, Le Havre, Wilhelmshaven, Amsterdam, Vlissingen, Zeebrugge, Hamburg, Nantes-St.-Nazaire en Rouen.**

De vloeibare massagoed-range bevat een accurater beeld van “de totale markt” dan de klassieke Le Havre-Hamburg range. Indien echter de “verplaatsbaarheidsindex” voor de vloeibare massagoederen in alle genoemde havens zou berekend worden, dan zou wellicht blijken dat binnen de vloeibare massagoed-range slechts een beperkt deel van de goederen effectief van de ene naar de andere haven verplaatst kan worden. De gebruikte methode is voor de vloeibare massagoederen daarom minder geschikt om een beeld te geven van de concurrentie tussen de havens.

Grafiek 5



Grafiek 6



4.3 Het concurrentieveld voor de stukgoederen

Onder stukgoed worden hier alle goederen verstaan die niet als droge of vloeibare massa goederen worden geladen of gelost. Dit marktsegment omvat de containers, roll-on-roll-off en de conventionele stukgoederen. Verder in dit hoofdstuk wordt voor één van de subgroepen, nl. de containers, nog een afzonderlijk concurrentieveld beschouwd. Voor roll-on-roll-off gebeurde dit niet omdat sommige belangrijke buitenlandse havens geen gegevens vrijgeven voor ro/ro (en ro/ro bijgevolg onder “overig stukgoed” rekenen) of een andere definitie hanteren voor ro/ro.

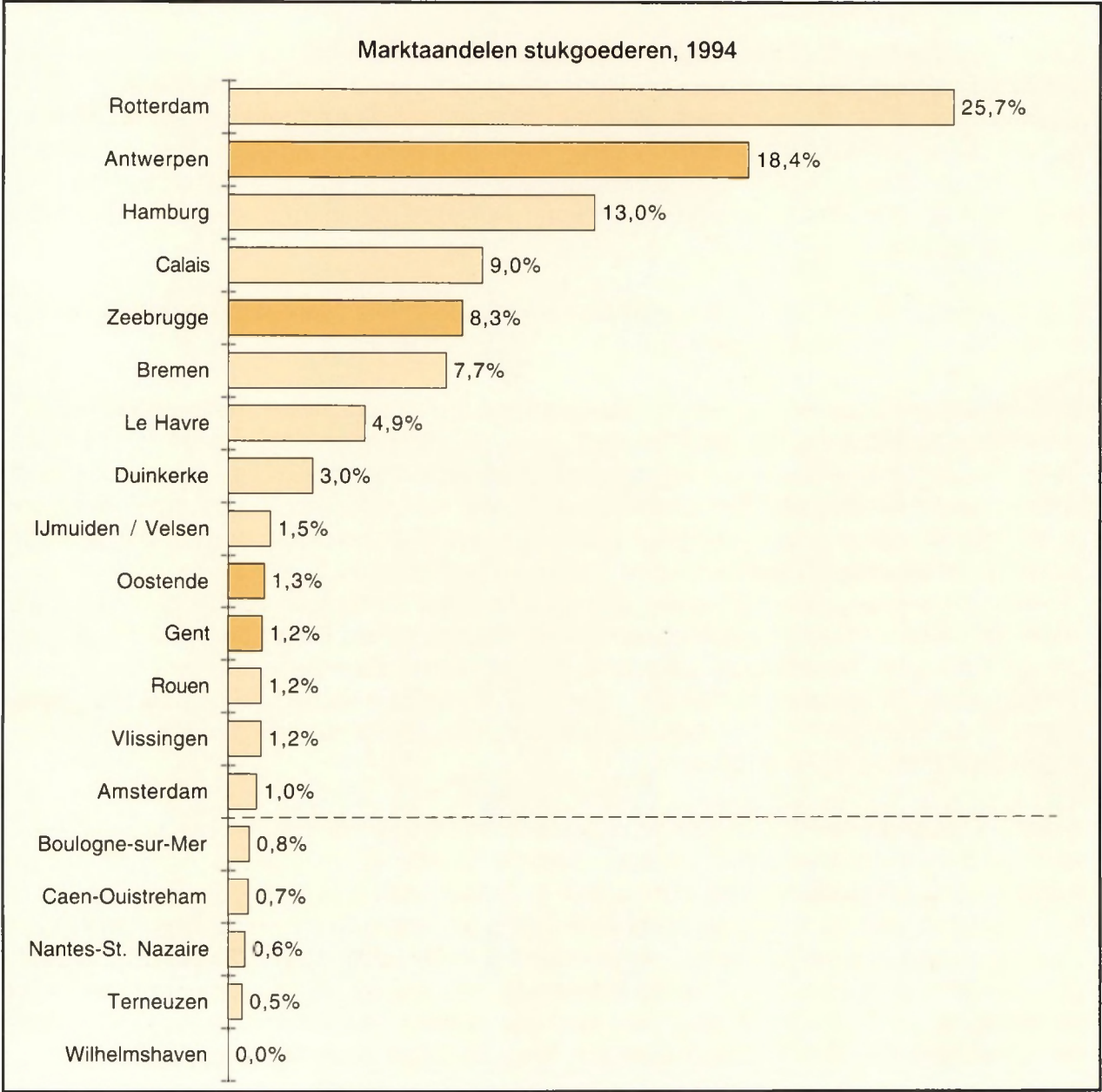
Grafiek 7 en 8 geven voor de stukgoederen de marktaandelen van de opgenomen havens en het gewogen concurrentieveld weer.

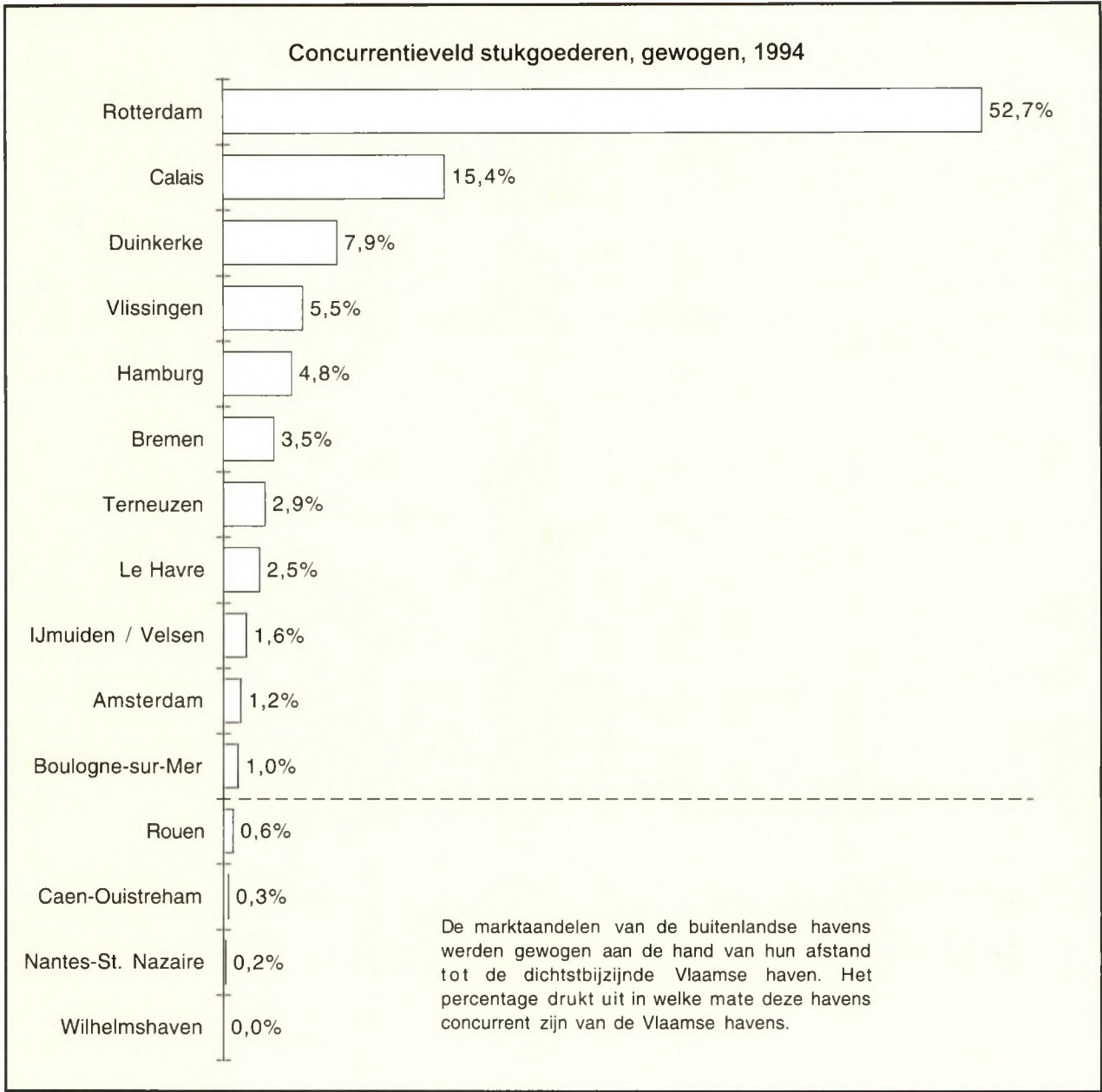
De overslagcijfers duiden ook voor de stukgoederen Rotterdam aan als belangrijkste haven. Antwerpen en Hamburg zijn respectievelijk de nummers twee en drie in de stukgoedmarkt. Terwijl het in Rotterdam vooral gaat om containers en roll-on-roll-off, ligt de nadruk in Antwerpen vooral op de containers en de conventionele stukgoederen. Hamburg is zeer sterk in containers. Deze haven stelt geen cijfergegevens ter beschikking waaruit de verdeling tussen ro/ro en conventioneel stukgoed opgemaakt kan worden.

Worden de overslagcijfers gewogen aan de hand van de afstand tot de dichtstbijzijnde Vlaamse haven dan blijkt de invloed van Rotterdam zeer groot. Calais en Duinkerke komen op een belangrijke tweede plaats, als concurrenten van de Vlaamse kusthavens in het ro/ro-verkeer naar het Verenigd Koninkrijk. Hamburg en Bremen komen op een minder goede plaats in de rangschikking te staan. Deze havens zijn relatief ver gelegen van de Vlaamse havens (520 respectievelijk 422 km).

Indien in het concurrentieveld voor de stukgoederen de buitenlandse havens worden geselecteerd die een aandeel in het gewogen concurrentieveld hebben van meer dan 1 % en de havens met een marktaandeel van meer dan 1 %, dan wordt een *stukgoed-range* gevormd, als alternatief voor de klassieke Le Havre-Hamburg range. Volgende havens behoren tot deze stukgoed-range: **Rotterdam, Antwerpen, Calais, Zeebrugge, Duinkerke, Vlissingen, Hamburg, Bremen, Le Havre, Oostende, Terneuzen, Gent, IJmuiden/Velsen en Amsterdam**. In de stukgoed-range wordt de klassieke Le Havre-Hamburg range dus uitgebreid met de havens van Calais, Vlissingen, Terneuzen, IJmuiden/Velsen en Oostende.

Grafiek 7



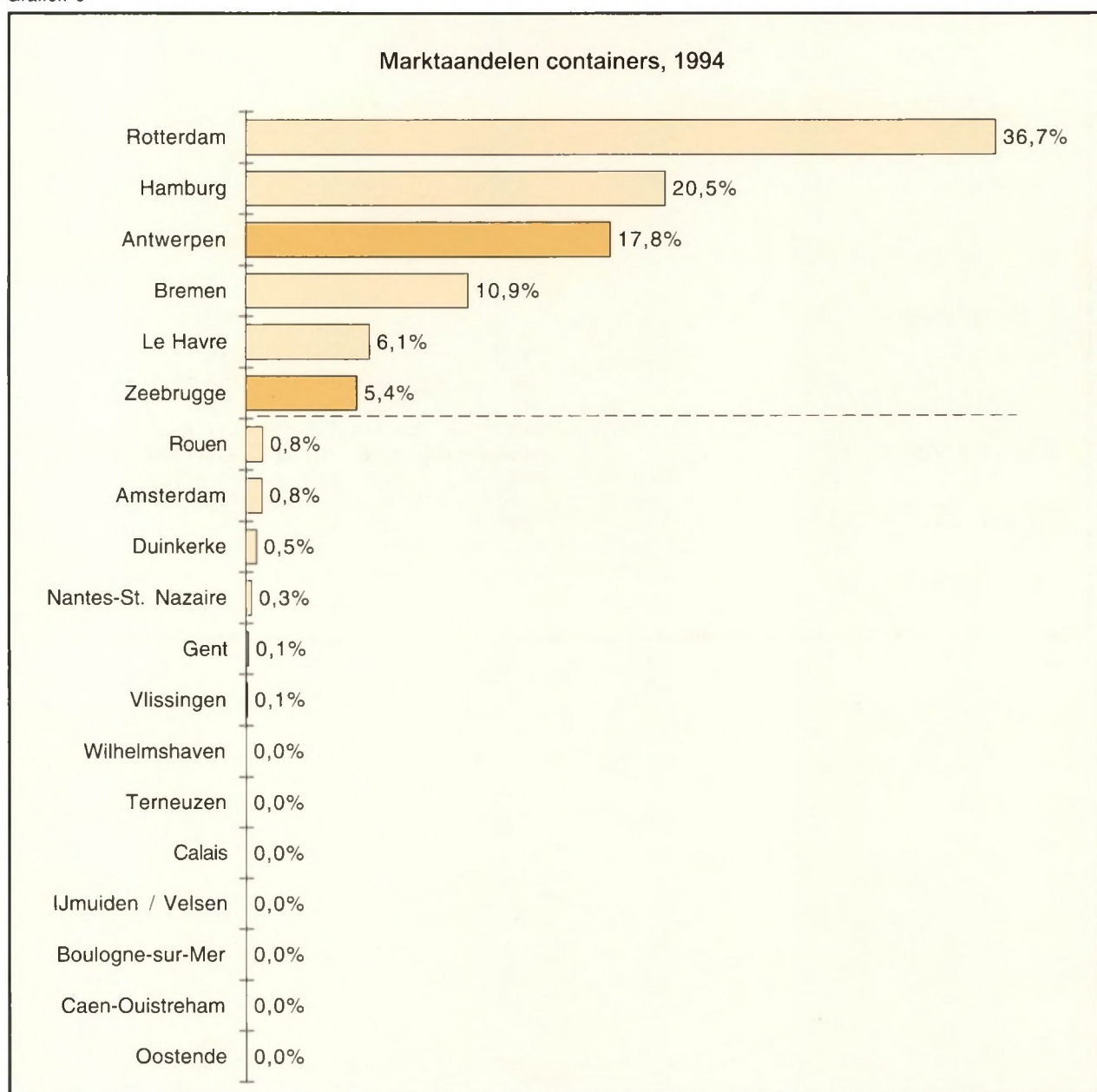


4.4 Het concurrentieveld voor het containerverkeer

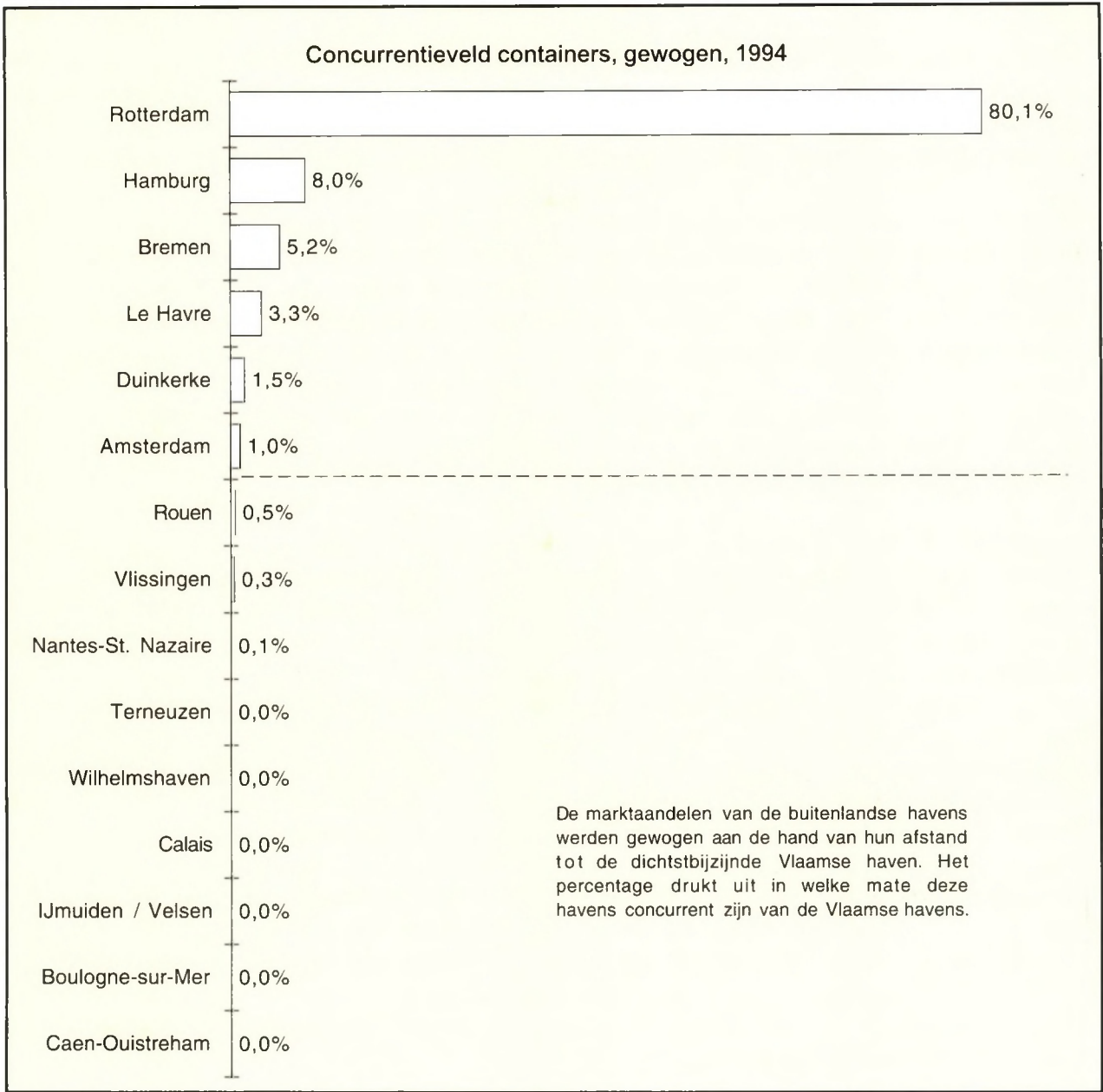
De grafieken 9 en 10 geven het marktaandeel en het gewogen concurrentieveld weer voor het containerverkeer. In het gewogen concurrentieveld komt de haven van Duinkerke boven de 1 %-grens en wordt het belang van de Duitse havens Bremen en Hamburg sterk gerelativeerd. De grafieken duiden beiden wel op de belangrijke positie die de haven van Rotterdam heeft in de containermarkt.

Indien in het gewogen concurrentieveld alle havens met een aandeel van minder dan 1 % buiten beschouwing worden gelaten, dan blijven nog 8 havens over: **Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Zeebrugge, Bremen, Le Havre, Duinkerke en Amsterdam**. Deze havens vormen samen de *container-range*.

Grafiek 9



Grafiek 10



5. Conclusies

Dikwijls worden de resultaten of de “prestaties” van een haven in tonnen uitgedrukt. Er zijn andere en misschien wel betere maatstaven te vinden, doch wanneer ook naar de beschikbaarheid en de vergelijkbaarheid van de gegevens wordt gekeken, dan is het meten van de resultaten van een haven in tonnen geen slechte oplossing.

Wanneer de overslagcijfers van de havens internationaal worden vergeleken en wanneer “marktaandeelen” worden berekend dan wordt in de regel de “Le Havre-Hamburg range” gehanteerd als een verzameling van referentiehavens. De klassieke Le Havre-Hamburg range bestaat uit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Le Havre en Duinkerke. Zoals in het vorige Jaarlijks Rapport werd ook hier de haven van Oostende toegevoegd. In dit hoofdstuk werd de positie van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range nagegaan voor wat de totale verkeersstroom betreft. Er blijkt dat de Vlaamse havens in het laatste decennium een stevige positie hebben opgebouwd en dat het marktaandeel geleidelijk toeneemt.

In tweede instantie werd de “totale markt” opgedeeld in enkele grote marktsegmenten: droge en vloeibare massagoederen, stukgoederen en containers. Voor deze marktsegmenten worden alternatieve havenranges voorgesteld. De basis voor deze selectie is (1) de grootte van de havens (het schaalaspect) en (2) de afstand van de buitenlandse havens tot de dichtstbijzijnde Vlaamse haven (het geografische aspect). Er wordt tevens gewezen op het belang van de gebondenheid van de verkeersstromen aan de plaatselijke industrie of het plaatselijke achterland. Daarvoor wordt geduid op de mogelijke berekening van een “verplaatsbaarheidsindex”. Dergelijke index geeft aan welk deel van een marktsegment binnen de havens verplaatst kan worden als gevolg van de commerciële strategie van een andere haven. Sommige verkeersstromen zijn immers zeer sterk gebonden aan de plaatselijke industrie of het plaatselijke achterland, zodat andere havens deze niet of moeilijk zullen kunnen overnemen. De verplaatsbaarheidsindex werd echter niet berekend. Men kan verwachten dat de verplaatsbaarheidsindex binnen sommige marktsegmenten zal aangeven dat slechts een klein deel van het maritieme verkeer vatbaar is voor de concurrentie uit de andere havens. Dit is het geval voor de vloeibare massagoederen en in mindere mate voor de droge massagoederen. Het containerverkeer daarentegen is gemakkelijker te verplaatsen van de ene haven naar de andere.

Als algemeen referentiekader heeft de klassieke Le Havre-Hamburg range een belangrijke waarde. De verkeersprognose die de grenzen moet vastleggen van de te verwachten groei in de Vlaamse havens, zoals zal uitgewerkt worden in hoofdstuk 2 van dit rapport, is dan ook gebaseerd op de klassieke Le Havre-Hamburg range. Wordt het totale verkeer ingedeeld in grote, welomschreven marktsegmenten zoals droge en vloeibare massagoederen, stukgoederen of containers, dan is het zinvol om ranges samen te stellen in functie van de concurrentieverhoudingen in deze marktsegmenten⁸. In dit hoofdstuk werden dergelijke “alternatieve” havenranges samengesteld. In de hoofdstukken 3 en 4 van dit rapport worden deze havenranges gehanteerd om een algemeen beeld te geven van de deelmarkten. In tabel 3 wordt de samenstelling van deze ranges weergegeven.

⁸ Het zou wellicht interessant zijn om in een volgende versie van het Jaarlijks Rapport deze oefening uit te breiden met de definitie en het onderzoek van meerdere marktsegmenten, zoals bijv. Kanaalverkeer, erts en steenkool afzonderlijk, enz.

Tabel 3: Havenranges per marktsegment

<i>Droge massagoed-range</i>	<i>Vloeibare massagoed-range</i>	<i>Stukgoed-range</i>	<i>Container-range</i>
Antwerpen	Antwerpen	Antwerpen	Antwerpen
Gent	Zeebrugge	Gent	Zeebrugge
Zeebrugge	Rotterdam	Zeebrugge	Rotterdam
Rotterdam	Amsterdam	Oostende	Amsterdam
Amsterdam	Terneuzen	Rotterdam	Duinkerke
Terneuzen	Vlissingen	Amsterdam	Le Havre
Vlissingen	Duinkerke	Terneuzen	Hamburg
IJmuiden/Velsen	Le Havre	Vlissingen	Bremen
Duinkerke	Rouen	IJmuiden/Velsen	
Rouen	Nantes-St.-Nazaire	Duinkerke	
Hamburg	Hamburg	Le Havre	
Bremen	Wilhelmshaven	Calais	
		Hamburg	
		Bremen	

Hoofdstuk 2: Een globale prognose voor het maritieme verkeer in de Vlaamse havens

1. Inleiding

Het toekomstige maritieme verkeer in de Vlaamse havens is afhankelijk van een veelheid aan factoren (wereldeconomie, conjunctuur, overheidsbeslissingen, bedrijfsbeslissingen, maritieme toegankelijkheid, enz.). Bij het voorspellen van het toekomstige havenverkeer is het erg moeilijk om met alle factoren rekening te houden. Deze factoren zullen bovendien verschillen van goederengroep tot goederengroep en van haven tot haven.

Verkeersprognoses worden meestal opgebouwd met wiskundige of statistische technieken, al dan niet aangevuld met informatie van de betreffende markt. In vele gevallen wordt ofwel een prognose gemaakt voor een gehele haven of voor een aantal havens ofwel wordt voor een beperkt aantal goederengroepen of verschijningsvormen binnen één haven een prognose berekend. Geen van beide methoden is vrij van kritiek: de algemene prognose is dikwijls redelijk gematigd doch geeft de beleidsvoerder betrekkelijk weinig bruikbare informatie. Een gedetailleerde prognose voor één of meerdere goederengroepen geeft daarentegen meer informatie. Dergelijke detailprognose is echter dikwijls in functie van een capaciteitsuitbreidende investering in één van de havens. Er wordt daarbij geen rekening gehouden met andere (eventueel gelijkaardige) projecten die in een meer of minder gevorderd stadium van de adviserings- en realiseringprocedure zit.

Een belangrijk aspect van de detailprognoses die in het kader van projectevaluaties worden opgesteld is dat er bijna steeds melding wordt gemaakt van de goederengroepen of verschijningsvormen die met X % zullen toenemen. Dikwijls gaat het om sterk groeiende deelmarkten waarop het project in kwestie moet inspelen. Er wordt echter geen gewag gemaakt van de goederengroepen die op termijn in belang zullen verminderen of zelfs zullen verdwijnen.

In dit Jaarlijks Rapport worden prognoses uitgewerkt op een relatief gedetailleerd niveau in de hoofdstukken 3 en 4. Voor de belangrijkste marktsegmenten en goederengroepen worden in deze hoofdstukken gegevens verzameld die toelaten een kwalitatieve en kwantitatieve uitspraak te doen over de toekomstperspectieven van de havens. In hoofdstuk 2 wordt eerst een referentieprognose uitgewerkt: *de globale prognose*.

De globale prognose is eenvoudig van opzet. Zoals reeds gesteld is het niet de bedoeling om zeer gedetailleerd het toekomstige maritieme verkeer te voorspellen voor elk van de Vlaamse havens, ingedeeld in goederengroepen, verschijningsvormen, scheepstypes, enz. De doelstelling van dit hoofdstuk ligt daarentegen in de schatting van het totale toekomstige verkeer voor de Vlaamse havens en het vastleggen van een referentieniveau. Dit met het oog op de toetsing van de in dit rapport nog te formuleren toekomstperspectieven voor de verschillende goederengroepen en deelmarkten.

2. Een globale verkeersprognose voor de Vlaamse havens: werkwijze

2.1 Schatting van het toekomstige maritieme verkeer in de havens van de Le Havre-Hamburg range

In dit hoofdstuk wordt uitgegaan van het verband tussen de industriële produktie in de Europese Unie ¹ en het maritieme verkeer in de Le Havre-Hamburg range. De industriële produktie is immers voor een groot deel afhankelijk van de maritieme aanvoer van grondstoffen. De overzeese afvoer van de door de industrie geproduceerde goederen komt eveneens tot uiting in de index van de industriële produktie. De industriële produktie is tevens een weerspiegeling van de economische activiteit. Conjunctuurschommelingen zijn duidelijk zichtbaar in de evolutie van zowel de industriële produktie als het maritieme verkeer.

Een typisch kenmerk van havenactiviteiten is het internationale karakter ervan. Een globale prognose voor het maritieme verkeer in de Vlaamse havens moet daarom vertrekken vanuit een ruim kader. Het aangewezen referentiekader voor het totale verkeer is de Le Havre-Hamburg range ². De grote goederenstromen naar Noord-West-Europa worden via deze havens aan- en afgevoerd. De evolutie ervan zal een belangrijke invloed hebben op het maritieme verkeer in de Vlaamse havens.

De evolutie van het scheepsverkeer in de Le Havre-Hamburg range is quasi ongevoelig voor beleidsbeslissingen op Europees of nationaal (voor België: federaal of gewestelijk) niveau of voor gebeurtenissen die een verschuiving van verkeersstromen tussen havens veroorzaken (b.v. langdurige stakingen). Investerings in nieuwe infrastructuur of andere belangrijke beleidsbeslissingen, ongeacht hun aard, doen het maritieme verkeer in de Le Havre-Hamburg range niet toe- of afnemen ³. Een verkeersprognose waarbij het maritieme verkeer van de Vlaamse havens als referentiekader zouden worden gekozen, zou daarentegen wel beïnvloed kunnen worden door beleidsbeslissingen zoals infrastructurele uitbreidingen.

Een statistische analyse geeft aan dat er een duidelijk verband bestaat tussen het maritieme verkeer in de Le Havre-Hamburg range en de index van de industriële produktie in de Europese Unie. Op basis van verkeersgegevens voor de Le Havre-Hamburg range en de index van de industriële produktie werd een regressievergelijking berekend. De basisgegevens worden weergegeven in tabel 4.

¹ Overall waar in dit rapport "industriële produktie" wordt vermeld, gaat het om de index van de industriële produktie zonder de bouwsector, basis 1980=100, Bron: Europese Unie, met voor 1994 een voorlopig cijfer.

² zie het eerste hoofdstuk voor een meer gedetailleerde uiteenzetting over de Le Havre-Hamburg range en de samenstelling van alternatieve havenranges.

³ kustvaart vormt hierop een uitzondering. Beleidsmaatregelen kunnen in principe het effect hebben dat er havenverkeer wordt overgeheveld van de landvervoermodi naar het zeevervoer.

Tabel 4: Verkeersgegevens Vlaamse havens en Le Havre-Hamburg range, 1980-1994, in 1.000 ton en de index van de industriële productie in de Europese Unie, basis 1980=100

	Vlaamse havens	Totaal Le Havre-Hamburg-range	marktaandeel Vlaamse havens	index industriële productie E.U.
1980	118·308	626·416	18,9%	100,0
1981	115·753	585·142	19,8%	98,1
1982	120·604	568·712	21,2%	96,9
1983	118·726	536·721	22,1%	97,8
1984	133·561	579·048	23,1%	99,9
1985	131·598	582·492	22,6%	103,3
1986	133·523	584·829	22,8%	105,6
1987	137·008	591·797	23,2%	107,7
1988	145·944	622·322	23,5%	112,4
1989	148·915	651·815	22,8%	116,5
1990	161·349	662·639	24,3%	118,8
1991	162·159	680·759	23,8%	118,9
1992	164·810	679·475	24,3%	117,4
1993	160·417	663·745	24,2%	113,4
1994	171·114	686·187	24,9%	118,7

Bron: Jaarverslag Vlaamse Havencommissie 1993 en Europese Unie.

De regressievergelijking die op basis van bovenstaande gegevens kan berekend worden, ziet er uit als volgt ⁴:

maritiem verkeer range =
690 + 5·730 x (0,3 x index I.P. (jaar n) + 0,7 x index I.P. (jaar n-1))

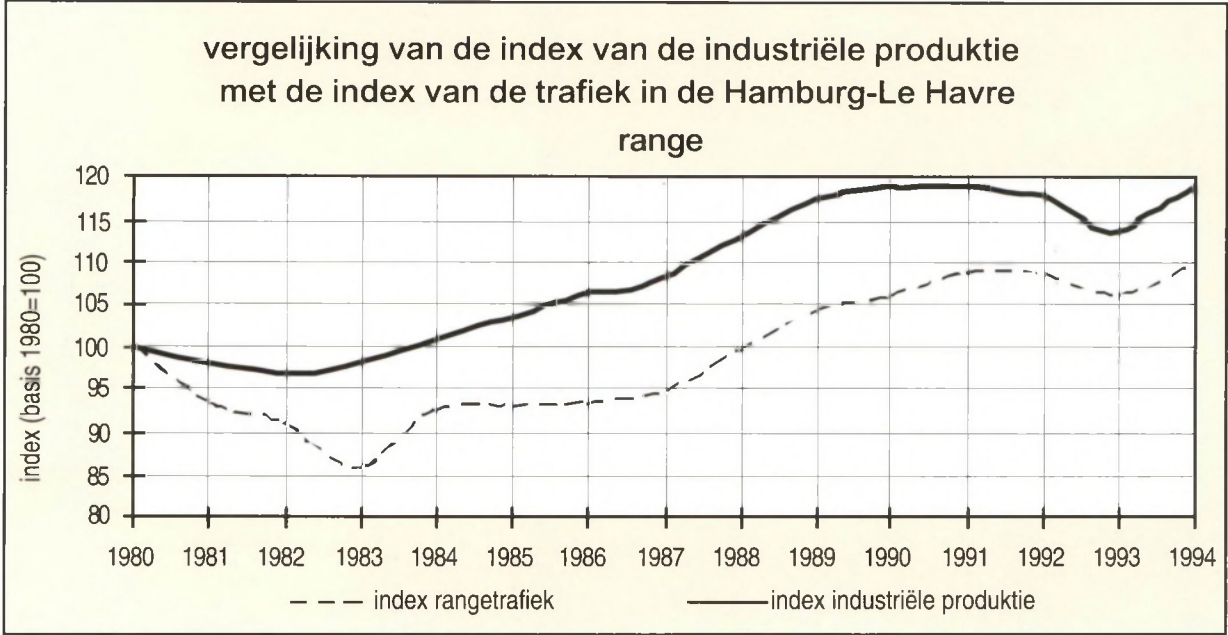
De beste statistische resultaten werden bereikt met een regressievergelijking waarin voor de industriële productie een voortschrijdend gemiddelde wordt berekend. Dit wil in feite zeggen dat een deel van het maritieme havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range wordt verklaard door de industriële productie van het jaar waarin het verkeer wordt gerealiseerd en een deel door de industriële productie van het jaar ervoor ⁵. Deze uitsplitsing heeft relatief weinig betekenis op het moment dat de vergelijking wordt gebruikt om het toekomstige maritieme verkeer te voorspellen. Wel heeft deze uitsplitsing een gunstige invloed op de statistische “fit” van de regressievergelijking. De verklaring voor het optreden van een zekere pe-

⁴ De regressievergelijking werd opgebouwd op basis van de rangecijfers van 1981 tot en met 1994. De R² bedraagt 0,93. Het jaar 1980 wordt gebruikt als jaar n-1 voor de I.P. in de regressievergelijking.

⁵ Het voortschrijdend gemiddelde wordt in principe berekend door het rekenkundig gemiddelde te berekenen van de waargenomen waarde uit jaar n en de waargenomen waarde uit jaar n-1. In de bovenstaande regressievergelijking werd iets verder gegaan door de waargenomen waarde van het jaar n-1 te laten meetellen voor 70 % en de waarde voor jaar n voor 30 %.

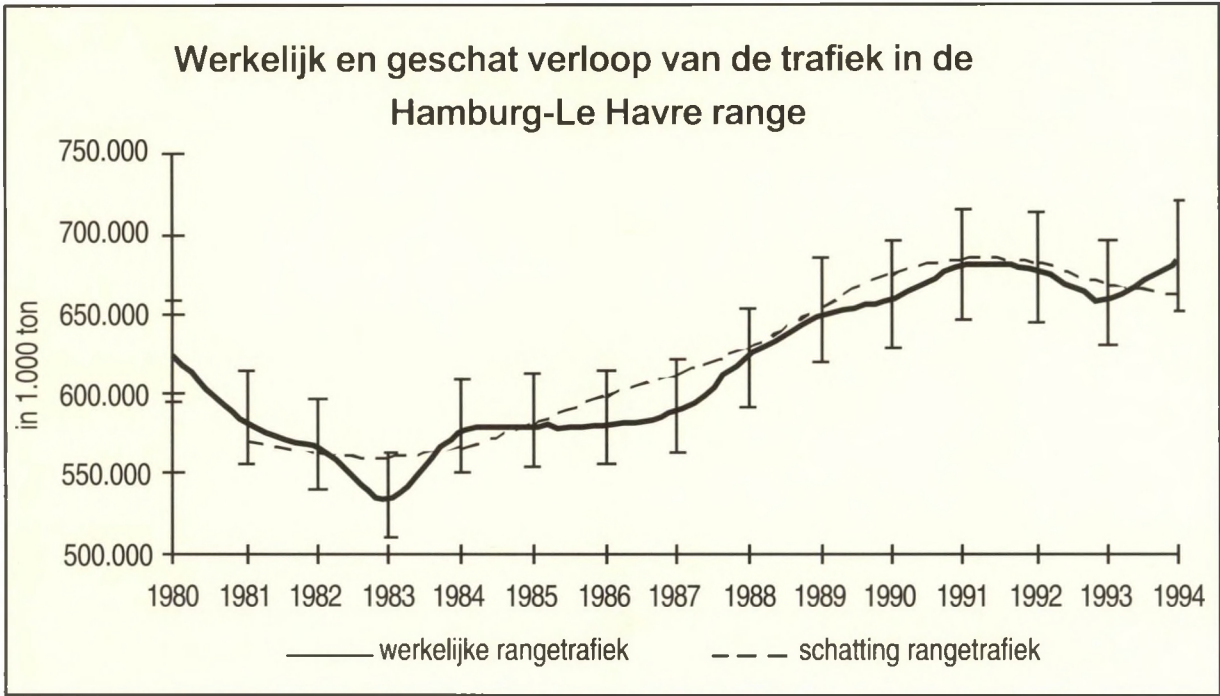
riode tussen een wijziging in de industriële produktie en een wijziging in het maritieme verkeer in de Le Havre-Hamburg range ligt wellicht in de voorraadvorming. Deze vertraging is zichtbaar in grafiek 11, waarin het verloop wordt weergegeven van de index van de industriële produktie en van de index van het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range. Het maritieme verkeer in de Le Havre-Hamburg range volgt de bewegingen van de industriële produktie, doch de groei verloopt iets minder snel.

Grafiek 11



Wordt de regressievergelijking toegepast met de werkelijke industriële produktie uit de periode 1980-1994 en wordt een vergelijking gemaakt met de werkelijk gerealiseerde resultaten, dan resulteert dit in grafiek 12. Deze grafiek geeft aan dat de industriële produktie een variabele is die een groot deel van de evolutie van het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range kan verklaren. De verticale lijntjes in de grafiek geven foutmarges aan van 5 % onder en 5 % boven de werkelijke waarden. Hiermee wordt aangegeven dat de schatting steeds binnen aanvaardbare grenzen blijft.

Grafiek 12



Om aan de hand van de berekende regressievergelijking het toekomstige havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range te kunnen berekenen, is het noodzakelijk dat de toekomstige industriële productie in de vergelijking wordt gebracht. De toekomstige industriële productie is echter een onbekend gegeven. Er wordt in dit rapport aangenomen dat de toekomstige jaarlijkse groei van de industriële productie in dezelfde grootteorde zal liggen als in de periode 1980-1994, nl. 1,7 %. Deze veronderstelling is een middenscenario, aangezien de periode 1980-1994 een periode is met een duidelijke groei van de internationale economie (1983-1990), doch ook met een crisisperiode (het begin van de jaren '90).

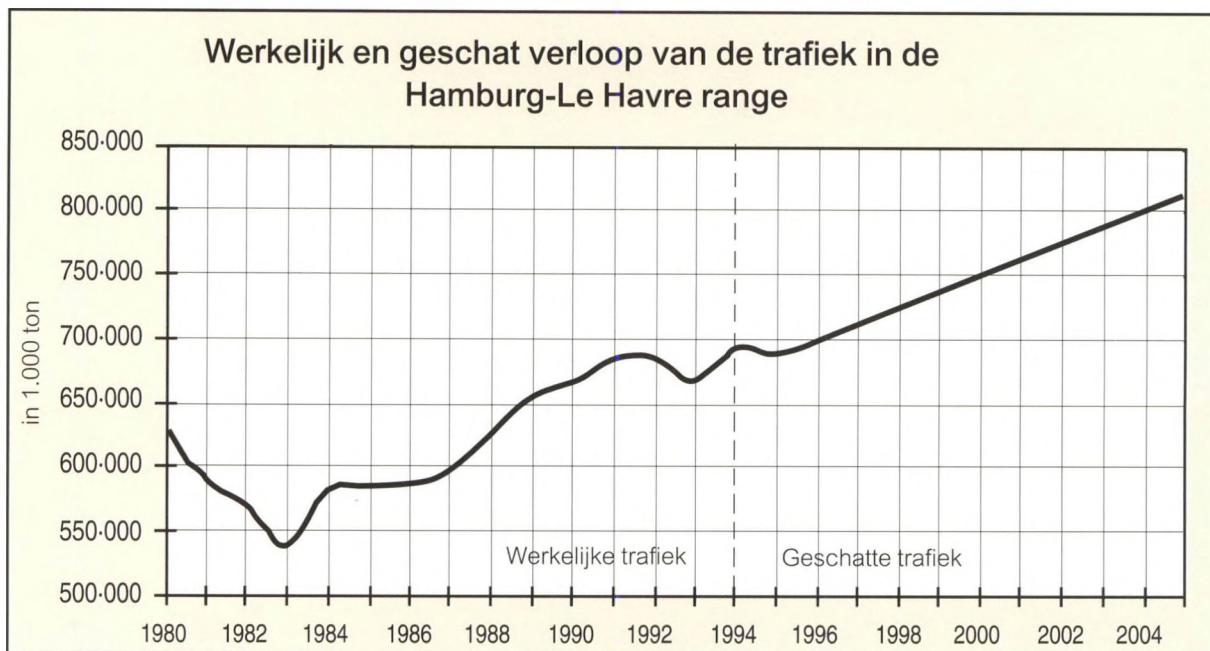
Aangezien de keuze van het begin- en eindjaar een grote invloed heeft op het berekend groeipercentage werd de groei van 1,7 % berekend door in de tijdreeks het eerste en het laatste jaar te vervangen door de waarden die werden bekomen door een lineaire regressie door de tijd. Dergelijke werkwijze geeft meer betrouwbare groeicijfers doordat de keuze van begin- en eindcijfers wordt vermeden.

Tabel 5 en grafiek 13 geven de resultaten weer.

Tabel 5: Schatting van het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range voor de periode 1995-2005, in miljoen ton

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
jl. groei I.P. = 1,7 %	686,2	684,3	695,9	707,7	719,7	732,0	744,4	757,0	769,9	783,0	796,3	809,8

Grafiek 13



Het maritieme verkeer in de Le Havre-Hamburg range zal volgens deze statistische referentieprognose evolueren van 686,2 miljoen ton in 1994 naar 809,8 miljoen ton in 2005. De maritieme goederenstroom in de Le Havre-Hamburg range zal aangroeien met 70,8 miljoen ton tegen 2001 en met 123,6 miljoen ton tegen 2005.

2.2 Schatting van het toekomstig marktaandeel van de Vlaamse havens

De Vlaamse havens hebben zich in het laatste decennium versterkt tegenover hun concurrenten. In het eerste hoofdstuk werd reeds ingegaan op de evolutie van het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range. In 1994 bedroeg het marktaandeel van de Vlaamse havens 24,9 %. Voor het toekomstige verloop van het marktaandeel worden twee scenario's aangehouden.

In het **eerste scenario** wordt aangenomen dat de Vlaamse havens hun marktaandeel zullen behouden op het niveau van 1994. In deze hypothese wordt er dan van uitgegaan dat de concurrentiepositie van de havenbedrijven (arbeid, kapitaal en technologische ontwikkeling) en van de havenregio's (economische ligging, kwaliteit en prestatieniveau van de haven, fysieke infrastructuur in de regio en in de haven zelf, ladingenpakket, overheidsbeleid, investeringsniveau, enz.) op hetzelfde niveau blijft als dat van de andere havens in de Le Havre-Hamburg range. In de vorige paragraaf werd het toekomstige maritieme verkeer in de Le Havre-Hamburg range berekend. Als aangenomen wordt dat het marktaandeel van de Vlaamse havens zal stabiliseren op 24,9 %, dan is het toekomstige maritieme verkeer in de Vlaamse havens eenvoudig te berekenen.

In het **tweede scenario** wordt verondersteld dat het marktaandeel in dezelfde mate zal aangroeien als in de periode 1983-1994. De keuze van deze periode vloeit voort uit de grafiek die het verloop van het marktaandeel van de Vlaamse havens weergeeft. In grafiek 14 is

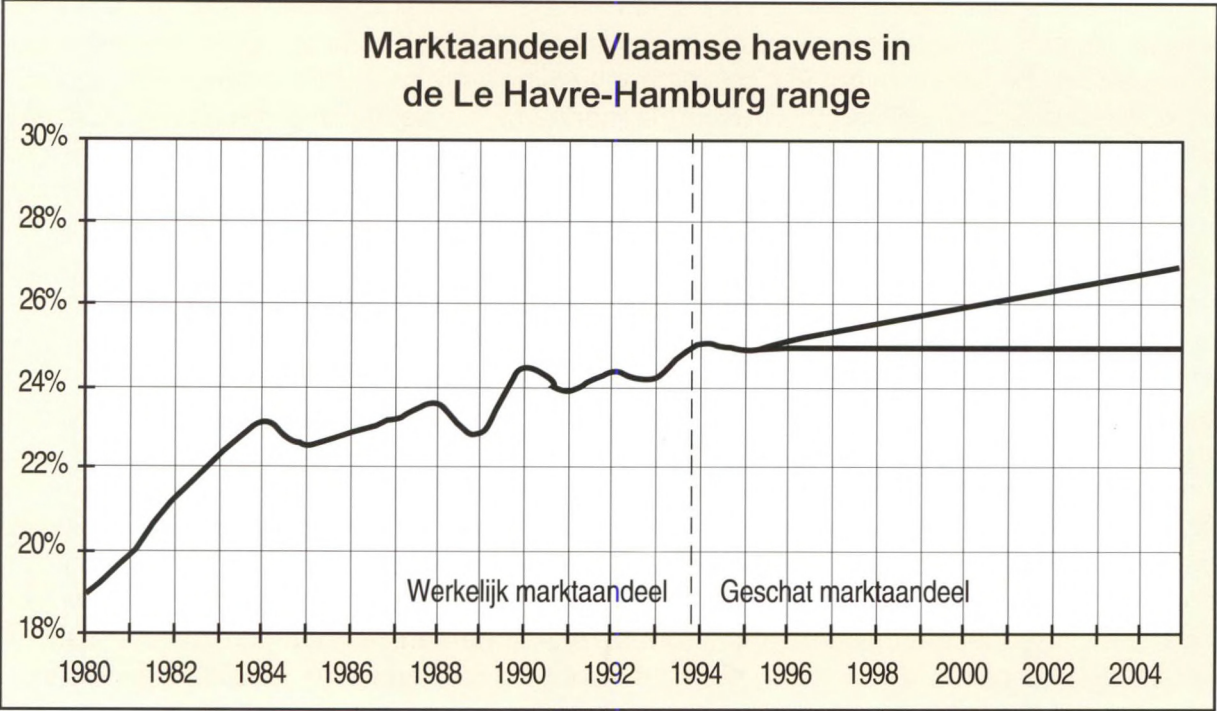
een zekere trend waarneembaar tussen 1983 en 1994. Deze trend lijkt meer betrouwbaar dan de bruuske marktaandeelgroei van 1980 tot 1982 ⁶. Met behulp van een lineaire regressie (met de tijd als verklarende variabele) wordt het toekomstige verloop van het marktaandeel geschat. Dit betekent dat van de veronderstelling wordt uitgegaan dat de aangroei van het marktaandeel een gelijkaardig verloop zal kennen als in de periode 1983-1994. Dergelijke veronderstelling is vrij optimistisch. De evolutie van het marktaandeel van de Vlaamse havens tussen 1983 en 1994 hangt voor een deel samen met de ingebruikname van een aantal belangrijke infrastructuurprojecten zoals de uitbouw van de haven van Zeebrugge, de LNG-terminal (Zeebrugge), de Berendrechtsluis (Antwerpen) en het Delwaidedok (Antwerpen). Er zijn een aantal aspecten (zoals bijvoorbeeld de aangroei van de aardgasaanvoer via Zeebrugge), die zich niet meer zullen herhalen. Een deel van de marktaandeelgroei hebben de Vlaamse havens te danken aan de relatief slechte prestaties van de Franse havens (zie hiervoor Hoofdstuk 1). Als de Franse havens hun minder goede concurrentiepositie weten recht te trekken in het volgende decennium, dan zal dit mogelijk een invloed hebben op de mogelijkheden van de Vlaamse havens om hun marktaandeel te verruimen. Er zijn dus redenen om aan te nemen dat de Vlaamse havens een voortdurende aangroei van het marktaandeel niet als vanzelfsprekend moeten beschouwen.

Anderzijds mag niet uitgesloten worden dat er zich andere ontwikkelingen zullen voordoen die aan de Vlaamse havens de mogelijkheid geven om toch sneller te groeien dan de andere havens. De centrale ligging van de Vlaamse havens, de aanwezige know-how en andere positieve factoren maken dat de Vlaamse havens zich in een gunstige concurrentiepositie bevinden. Met behulp van de geschatte marktaandelen kan de toekomstige goederenstroom in de Vlaamse havens berekend worden.

De resultaten van beide scenario's worden weergegeven in tabel 6 en grafiek 14.

⁶ In de periode 1980-1982 hebben vooral de Franse havens Le Havre en Duinkerke marktaandeel moeten inleveren. De marktaandelen van de havens van Antwerpen en Gent groeiden fors in deze periode. Antwerpen groeide tussen 1980 en 1982 sterk in de vloeibare massagoederen en de containers. Voor Gent was de "marktaandeelsprong" vooral te danken aan een groei van de droge massagoederen.

Grafiek 14



Tabel 6: Marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range, schatting tot 2005, in %

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
marktaandeel blijft	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9
marktaandeel groeit	24,9	24,8	25,1	25,3	25,5	25,7	25,9	26,1	26,3	26,5	26,7	27,0

2.3 Schatting van het toekomstige maritieme verkeer in de Vlaamse havens

Op basis van de schatting van het toekomstige maritieme verkeer van en naar de Le Havre-Hamburg range en op basis van de twee scenario's over de toekomstige groei van het marktaandeel kan het verkeer in de Vlaamse havens voor de periode 1995-2005 worden berekend. De resultaten van de globale prognose worden weergegeven in tabel 7.

Tabel 7: Schatting van het verkeer in de Vlaamse havens voor de periode 1995-2005, in miljoen ton

scenario	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
jl. groei I.P. = 1,7 %, behoud marktaandeel	171,1	170,6	173,5	176,5	179,5	182,5	185,6	188,8	192,0	195,3	198,6	201,9
jl. groei I.P. = 1,7 %, groei marktaandeel	171,1	170,0	174,3	178,8	183,4	188,0	192,8	197,7	202,6	207,7	213,0	218,3

In tabel 7 worden de resultaten weergegeven van de *globale prognose*. In het conservatieve scenario, waarbij de industriële produktie jaarlijks groeit met 1,7 % en waarbij de Vlaamse havens hun marktaandeel behouden op het niveau van 1994, zullen de Vlaamse havens een verkeerstoename kennen van *30,8 miljoen ton tussen 1994 en 2005*. Tussen 1994 en 2001 (dit is het eindjaar van het vorige Jaarlijks Rapport) wordt in het minst gunstige scenario 17,7 miljoen ton bijkomend maritiem verkeer gerealiseerd.

In het meest gunstige scenario wordt aangenomen dat de Vlaamse havens in 2005 een bijkomende overslag zullen kunnen realiseren van 47,2 miljoen ton. Dit scenario is optimistisch aangezien wordt uitgegaan van een verdere versterking van de marktpositie van de Vlaamse havens. Deze versterking van het marktaandeel is van dezelfde grootteorde als de marktaandeelgroei die in de periode 1983-1994 werd gerealiseerd. Tussen 1994 en 2001 zal in dit meest optimistische scenario een bijkomende 26,6 miljoen ton worden gerealiseerd door de Vlaamse havens.

De resultaten voor het jaar 2001 in dit rapport liggen iets lager dan in het vorige Jaarlijks Rapport. De afwijkingen vloeien voort uit verschillende factoren. Ten eerste zijn de huidige schattingen gebaseerd op een ruimere tijdreeks aan gegevens: 1980-1994 in plaats van 1982-1993. Ten tweede werd een ander jaarlijks groeipercentage geschat voor de toekomstige industriële produktie: 1,7 % in plaats van 2,0 en 2,5 % (in het vorige Jaarlijks Rapport werden twee scenario's gehanteerd voor de jaarlijkse groei van de industriële produktie). Tenslotte werd ook de methode enigszins aangepast: in de regressievergelijking wordt aangenomen dat een deel van de verkeersstroom met enige vertraging reageert op wijzigingen in de industriële produktie.

3. Conclusies omtrent de globale verkeersprognose

3.1 De aangenomen hypothesen

Het havenverkeer fluctueert in functie van de conjuncturele en structurele economische situatie. De *globale prognose* die in dit hoofdstuk werd uitgewerkt hanteert de industriële productie voor de Europese Unie als bepalende variabele. Er werd aangenomen dat de industriële productie in de toekomst met jaarlijks 1,7 % zal toenemen. Dit groeicijfer is uiteraard een gemiddelde: in de toekomst zullen perioden van snelle groei worden afgewisseld door perioden van tragere groei, stagnatie of zelfs achteruitgang. De toekomstige gemiddelde groei van 1,7 % is gebaseerd op de waarnemingen in de periode 1980-1994, een periode waarin zowel gunstige economische evoluties als crisissituaties voorkwamen.

Over de toekomstige concurrentiekracht van de Vlaamse havens werden twee hypothesen geformuleerd. In een eerste scenario werd aangenomen dat de Vlaamse havens hun huidige marktaandeel (1994) van 24,9 % in de Le Havre-Hamburg range zullen behouden. Een tweede scenario houdt rekening met een geleidelijk toenemend marktaandeel, overeenkomstig de trend die in de periode 1983-1994 werd waargenomen.

3.2 Bepaling van referentiewaarden

Bij de resultaten van deze *globale prognose* en bij de beoordeling van de methode die werd gebruikt om de resultaten te bereiken moet de doelstelling ervan voor ogen gehouden worden. Op basis van een eenvoudige methode worden referentiewaarden bepaald voor de toekomstige verkeersontwikkeling in de Vlaamse havens. Deze referentiewaarden bepalen de grootteorde van de toekomstige verkeersontwikkeling en dienen om de deelprognoses, die in de volgende hoofdstukken van dit rapport worden uitgewerkt, op hun realiteitswaarde te toetsen.

De verschillende scenario's die werden uitgewerkt voorspellen voor de Vlaamse havens een bijkomende verkeersstroom tussen de 30,8 en de 47,2 miljoen ton tussen 1994 en 2005. Tussen 1994 en 2001 zal volgens deze globale prognose tussen de 17,7 en de 26,6 miljoen ton worden gerealiseerd. Deze resultaten moeten beschouwd worden als referentiewaarden voor de som van alle deelprognoses die in de volgende hoofdstukken worden uitgewerkt.

In het vorige Jaarlijks Rapport (1994) werd voor 2001 een onder- en bovengrens van de totale verkeersstroom in de Vlaamse havens voorspeld van 183 respectievelijk 207 miljoen ton. De in dit hoofdstuk voorspelde referentiewaarden wijken hiervan enigszins af: in 2001 zou de minst gunstige referentiewaarde liggen op 188,8 miljoen ton en zou de meest gunstige referentiewaarde liggen op 197,7 miljoen ton. De nieuwe "ondergrens" ligt dus hoger en de "bovengrens" ligt lager. Met andere woorden: de spreiding van de resultaten is afgenomen. De in dit Jaarlijks Rapport uitgewerkte verkeersprognose spreekt de resultaten uit het vorige Jaarlijks Rapport van de Vlaamse Havencommissie dus niet tegen.

Grafiek 15 geeft de twee referentiewaarden van de globale prognose weer.

Grafiek 15



Deze *globale prognose* is gebaseerd op enerzijds de verwachtingen met betrekking tot de economische evolutie en anderzijds de verwachtingen inzake de concurrentiekracht van de Vlaamse havens. Op de concurrentiekracht van de Vlaamse havens zal echter een belangrijke invloed uitgeoefend worden door het gevoerde investeringsbeleid van de betrokken havenbesturen en de gewestelijke overheid. De mate van efficiëntie van het gevoerde investeringsbeleid zal bepalend zijn voor de werkelijke verkeersevolutie, en dus voor de mate waarin de ondergrens dan wel de bovengrens van het geschetste referentiekader wordt bereikt.

Hoofdstuk 3: De toekomstmogelijkheden voor de droge en vloeibare massagoederen in de Vlaamse havens

1. Droge massagoederen: algemene ontwikkelingen

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). Het maritiem vervoer van deze drie groepen bedroeg in 1994 meer dan 20 % van het totale mondiale maritieme vervoer. In ton-kilometer uitgedrukt bedraagt het aandeel van de drie genoemde goederengroepen zelfs 26 %¹. Aan deze goederengroepen wordt verder in dit hoofdstuk verdere aandacht besteed.

In het eerste hoofdstuk werd een droge massagoed-range gedefinieerd. Deze range omvat de havens van Rotterdam, Duinkerke, Antwerpen, Gent, Terneuzen, Amsterdam, Vlissingen, Zeebrugge, IJmuiden/Velsen, Hamburg, Rouen en Bremen. In tabel 8 wordt het droge massagoed-verkeer en de gemiddelde jaarlijkse groei weergegeven voor elk van deze havens.

In de periode 1980-1986 hebben de havens van Gent, Amsterdam, Vlissingen, IJmuiden/Velsen en Zeebrugge een relatief hoge jaarlijkse groei gerealiseerd voor de droge massagoederen. De havens van Rotterdam en Terneuzen groeiden traag in deze periode. De overige havens, waaronder de haven van Antwerpen, verloren aan verkeer tussen 1980 en 1986. Voor alle havens samen werd een lichte achteruitgang opgetekend voor deze periode.

De periode 1987-1994 was voor de meeste havens gunstiger. Gemiddeld werd een groei van bijna 3 % opgetekend. Gent heeft echter een deel van de eerder gerealiseerde groei terug moeten inleveren en ook voor de haven van Rouen werd een achteruitgang waargenomen.

Over de volledige periode 1980-1994 werden gunstige tot zeer gunstige groeicijfers genoteerd voor de havens van Rotterdam, Gent, Terneuzen, Amsterdam, Vlissingen, IJmuiden/Velsen en Zeebrugge. De droge massagoederen in de havens van Hamburg, Rouen, Duinkerke en Antwerpen verminderde. Voor alle havens van de droge massagoed-range samen werd een matige groei van 1,0 % gerealiseerd.

In tabel 9 en grafiek 16 wordt de verkeersevolutie van de droge massagoederen in de Vlaamse havens weergegeven.

¹ berekend naar Fearnleys Review 1994, Fearnleys, Oslo, januari 1995.

Tabel 8: Droge massagoed-verkeer en gemiddelde jaarlijkse groei in de droge massagoed-range

	verkeer 1994 (1.000 ton)	groei 1980-1986	groei 1987-1994	groei 1980-1994
Antwerpen	30·108	-3,3 %	1,5 %	-1,0 %
Gent	18·619	4,9 %	-0,3 %	2,0 %
Zeebrugge	5·568	3,2 %	7,3 %	6,9 %
Rotterdam	88·955	0,5 %	4,5 %	2,2 %
Amsterdam	18·091	3,8 %	7,8 %	4,9 %
Terneuzen	4·314	0,8 %	1,6 %	2,1 %
Vlissingen	4·470	2,3 %	11,9 %	8,4 %
IJmuiden/Velsen	12·988	8,9 %	2,6 %	3,8 %
Hamburg	19·531	-6,3 %	1,0 %	-1,9 %
Bremen	7·734	1,0 %	0,0 %	0,6 %
Duinkerke	19·011	-6,0 %	2,4 %	-1,5 %
Rouen	8·414	-0,4 %	-2,8 %	-1,9 %
Totaal/gemiddelde	237·803	-0,7 %	2,9 %	1,0 %

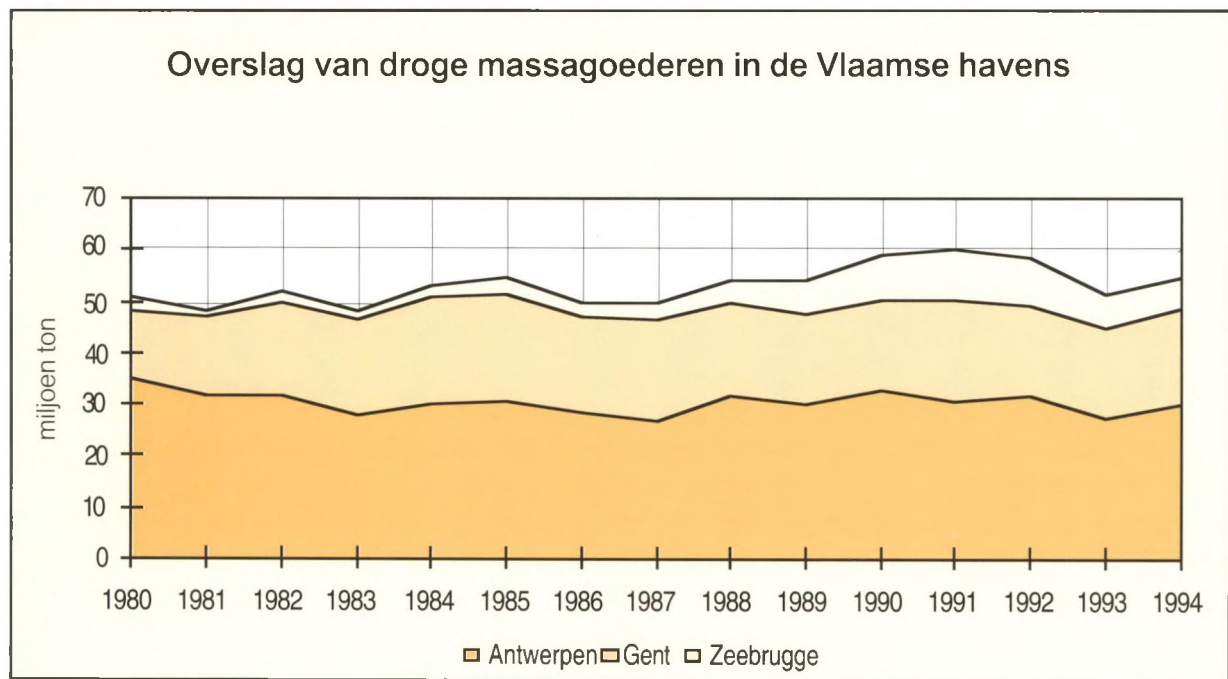
Bron: berekend a.d.h.v. verkeerscijfers havenbesturen

Tabel 9: Verkeer droge massagoederen Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-1994

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	34·502	14·035	2·188	50·724
1981	31·412	15·041	1·841	48·294
1982	31·843	18·214	1·980	52·037
1983	27·828	18·497	2·125	48·450
1984	30·275	20·611	2·231	53·116
1985	30·727	20·781	3·165	54·673
1986	28·167	18·746	2·645	49·559
1987	27·094	18·967	3·403	49·464
1988	31·440	18·518	4·010	53·968
1989	30·025	17·620	6·088	53·733
1990	32·620	17·843	8·807	59·270
1991	30·402	19·988	9·820	60·209
1992	31·416	17·722	9·338	58·477
1993	27·642	16·784	6·871	51·297
1994	30·108	18·619	5·568	54·295
groei 80-94	-1,0 %	+2,0 %	+6,9 %	+0,5 %

Bron: Jaarverslag VHC

Grafiek 16



2. Ertsen

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 erts-mijnen (bijv. Lotharingen). Wanneer de eigen produktie 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 produktie van de Europese staalindustrie echter terug af en daardoor ook de behoefte aan de invoer van ijzererts. Op wereldniveau is de staalproduktie afgenomen van 786 miljoen ton in 1989 tot 728 miljoen ton in 1993. De invoer van ijzererts nam af van 372 miljoen ton in 1989 tot 338 miljoen ton in 1993. De tabellen 10 en 11 geven de evolutie weer van de staalproduktie en de ijzerertsinvoer in de periode 1989-1993. Uit deze tabellen blijkt ook de verschuiving van de produktie van ruw staal. Zowel inzake de staalproduktie als de ijzerertsinvoer worden in landen als Taiwan, Zuid-Korea en China hoge groeicijfers opgetekend. In de rest van de wereld, en met name ook in de Europese Unie, is de trend negatief.

In de BLEU is de invoer van ijzererts de laatste vijf jaar afgenomen. De BLEU ² importeerde in 1993 ca. 15,8 miljoen ton ijzererts. In hoofdzaak is deze ijzererts afkomstig uit Brazilië (6,0 miljoen ton), Frankrijk (3,0 miljoen ton), Canada (1,1 miljoen ton), Zweden (2,2 miljoen ton), Australië (0,9 miljoen ton) en Mauritanië (1,0 miljoen ton).

Tabel 10: Produktie van ruw staal (in miljoen ton)

	1989	1990	1991	1992	1993	groei 89-93
Europese Unie	148,0	142,3	137,4	132,3	130,0	-3,2 %
Japan	107,9	110,3	109,6	98,1	101,0	-1,6 %
Taiwan	9,1	9,7	11,0	10,7	12,0	+7,2 %
Zuid-Korea	21,9	23,1	26,0	28,1	33,0	+10,8 %
China	61,6	66,3	71,0	80,0	87,0	+9,0 %
Overig	437,4	418,7	381,5	372,0	365,0	-4,4 %
Wereld	785,9	770,4	736,5	721,2	728,0	-1,9 %

Bron: UNCTAD / International Iron and Steel Institute

² Eurostat statistieken buitenlandse handel 1993 (maart 1995).

Tabel 11: Invoer van ijzererts (in miljoen ton)

	1989	1990	1991	1992	1993	groei 89-93
Europese Unie	140,2	133,0	133,3	122,8	120,5	-3,7 %
Japan	127,7	125,3	127,2	113,7	114,5	-2,7 %
Taiwan	8,4	7,8	8,4	7,3	9,5	+3,1 %
Zuid-Korea	22,0	22,6	28,9	31,5	34,5	+11,9 %
China	12,6	14,3	18,6	25,2	28,0	+22,1 %
Overig	61,9	48,1	49,0	31,9	31,0	-15,9 %
Wereld	372,8	351,1	365,4	332,4	338,0	-2,4 %

Bron: UNCTAD / International Iron and Steel Institute

Niettegenstaande de wereldproductie en de wereldwijde invoer van ijzererts afnemen blijkt het *maritiem vervoer* van ijzererts de laatste jaren een stijgende tendens te vertonen. Tussen 1980 en 1994 is het mondiale maritieme vervoer van ijzererts geëvolueerd van 314 miljoen ton tot 380 miljoen ton ³. In deze periode werden gunstige evoluties afgewisseld met neerwaartse bewegingen. Grafiek 17 geeft deze evoluties weer.

Grafiek 17



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. In de drie Vlaamse havens wordt voor 1994 een toename van het ertsverkeer geregistreerd. Deze evoluties worden weergegeven in tabel 12 en grafiek 18.

³ Fearnleys Review 1994, Fearnleys, Oslo, januari 1995.

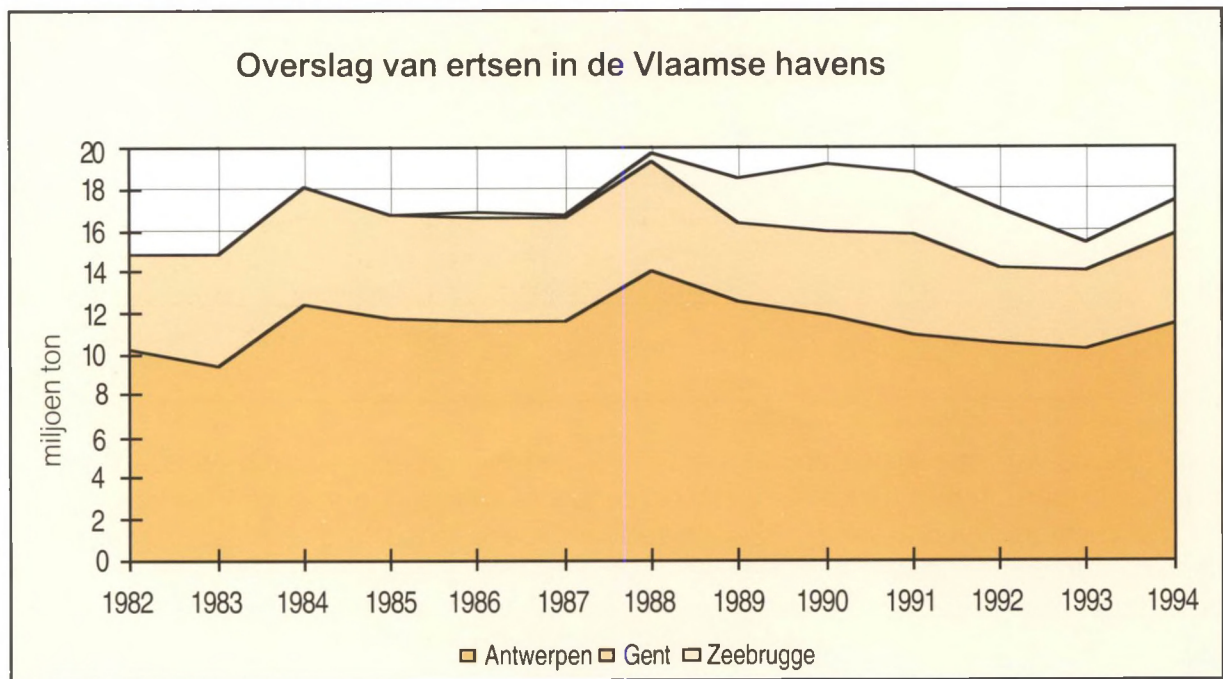
Voor Antwerpen zijn de cijfers inclusief non-ferro-ertsen. De hoeveelheid overgeslagen non-ferro-ertsen bedroeg in Antwerpen in 1993 ca. 3,2 miljoen ton. Voor de andere havens blijft het verkeer van de non-ferro-ertsen beperkt tot ca. 0,2 miljoen ton voor Gent en ca. 20.000 ton voor Zeebrugge.

Tabel 12: maritiem ertsverkeer Vlaamse havens (miljoen ton)

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1982	10,3	4,6	0	14,9
1983	9,5	5,4	0	14,9
1984	12,4	5,7	0	18,1
1985	11,7	5,0	0,1	16,8
1986	11,6	5,0	0,3	16,9
1987	11,6	5,0	0,1	16,7
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	19,2
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
groei 82-94	0,9 %	-0,5 %	(-)	+1,3 %

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

Grafiek 18: Evolutie maritiem ertsverkeer Vlaamse havens



2.2 Toekomstverwachtingen

Voor de vraag naar ijzererts wordt op wereldniveau een toename verwacht van ca. 1,4 %. 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 13: 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

Er zijn diverse elementen die in de industrielanden een verminderde behoefte aan staalprodukten veroorzaken. Onder meer in de autofabricage 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 eerste automodel wordt reeds in serie geproduceerd met een aluminium koetswerk (Audi A8). 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.

Bovendien heeft de economische recessie van het begin van de jaren negentig een belangrijke negatieve invloed gehad op de staalnijverheid. De verkoop van goedkoop staal uit Oost-Europa op de West-Europese markt speelde eveneens een rol.

Naast de verminderde behoefte aan staalprodukten is er ook een evolutie in de produktie-methoden: sommige grote staalproducenten schakelen over op electro-ovens, waarvoor schroot of pellets worden gebruikt ter vervanging van (een deel van) de ijzererts.

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 niveau van 1994. De in de tabel 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 1994 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 electro-ovens die schroot verwerken in plaats van ijzererts. Voorlopig wordt deze evolutie niet verwacht.

Het ijzerertsverkeer in Antwerpen en Zeebrugge zijn niet bestemd voor de plaatselijke industrie. Diverse staalbedrijven, waarvoor de havens van Antwerpen en Zeebrugge de erts aanvoeren, schakelen over op ovens waarvoor geen ijzererts meer nodig is. Er mag bijgevolg een forse daling in de ertsoverslag voor Antwerpen en Zeebrugge worden verwacht. Deze daling wordt geschat op 30 % in de periode tot 2001 ofwel ca. 5 % verlies per jaar⁴. Na 2001 zal het verlies voor ijzererts verminderen tot ca. 2 % per jaar.

⁴ 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.

3. Kolen

3.1 Huidige situatie

De groep “kolen” bestaat uit steenkool (steamcoal, in hoofdzaak gebruikt in elektriciteitscentrales en warmteproductie en cokescoal, gebruikt voor de produktie 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.

Tabel 14: evolutie van de steenkoolinvoer 1987-1994

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
BLEU	9,13	11,06	12,76	14,76	14,42	14,01	11,71	12,66
Duitsland	8,05	7,35	6,34	9,32	14,63	15,03	13,48	15,40
Frankrijk	13,16	12,00	15,97	19,34	21,79	22,00	14,48	12,18
Groot-Brittannië	9,78	12,02	12,13	14,72	19,48	20,23	18,40	15,90

Bron: Verein Deutscher Kohlenimporteure, Jahresbericht 1994. Voorlopige cijfers voor 1994.

Tabel 15: evolutie van de steenkooluitvoer 1987-1994

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
BLEU	0,94	0,86	0,80	0,67	0,67	0,65	0,65	0,97
Duitsland	5,62	4,31	5,19	5,10	3,31	1,53	0,96	1,16
Frankrijk	0,84	1,54	0,70	0,58	0,61	0,49	0,60	0,52
Groot-Brittannië	2,36	1,73	2,07	2,30	1,81	0,95	1,04	1,20

Bron: Verein Deutscher Kohlenimporteure, Jahresbericht 1994. Voorlopige cijfers voor 1994.

De BLEU importeerde in 1993 ca. 11,1 miljoen ton steenkool (netto-import). De belangrijkste herkomsten zijn de Verenigde Staten (3,7 miljoen ton), Zuid-Afrika (3,7 miljoen ton) en Australië (2,1 miljoen ton).

Voor België, Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië neemt de invoer van steenkool jaar na jaar snel toe. 1993 vormt hierop een uitzondering en ook 1994 wordt deze trend nog niet volledig hernomen. 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 produktie: 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 16 geeft de eigen steenkoolproduktie weer voor België, Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië. Alleen al de afname van de eigen produktie 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 belangrijke rol spelen.

Tabel 16: evolutie van de eigen steenkoolproduktie 1987-1994

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
België	4,35	2,49	1,89	1,04	0,64	0,22	0	0
Duitsland	82,38	79,32	77,45	76,55	72,74	72,15	64,17	57,62
Frankrijk	13,74	12,14	11,47	10,49	10,13	9,47	8,58	7,46
Groot-Brittannië	101,65	101,38	98,29	89,29	91,34	84,37	67,51	47,81

Bron: Verein Deutscher Kohlenimporteure, Jahresbericht 1994.

Het mondiale maritieme verkeer van steenkool is bijna continu toegenomen in de periode 1980-1994. In 1980 bedroeg het maritieme vervoer van steenkool in de wereld nog 188 miljoen ton, in 1994 gaat het om 370 miljoen ton ⁵. Grafiek 19 geeft deze evolutie weer.

Grafiek 19



In de Vlaamse havens is het maritieme verkeer van vaste brandstoffen (dus steenkool, cokes en het minder belangrijke bruinkool), tussen 1982 en 1992 toegenomen van 10,7 miljoen ton tot 18,3 miljoen ton (zie tabel 17 en grafiek 20). Van 1992 naar 1993 werd echter een verlies voor de Vlaamse havens genoteerd van 3,2 miljoen ton. Ook voor 1994 werd een verlies opgetekend. De verklaring hiervoor ligt in de afname van de transshipment van kolen via de haven van Zeebrugge naar Groot-Brittannië. De National Coal Board in Groot-Brittannië besliste om eerst de kolenvoorraden op te gebruiken alvorens opnieuw over te gaan op de invoer van steenkool via Zeebrugge. Voor Antwerpen en Gent nam het verkeer van vaste brandstoffen toe in 1994.

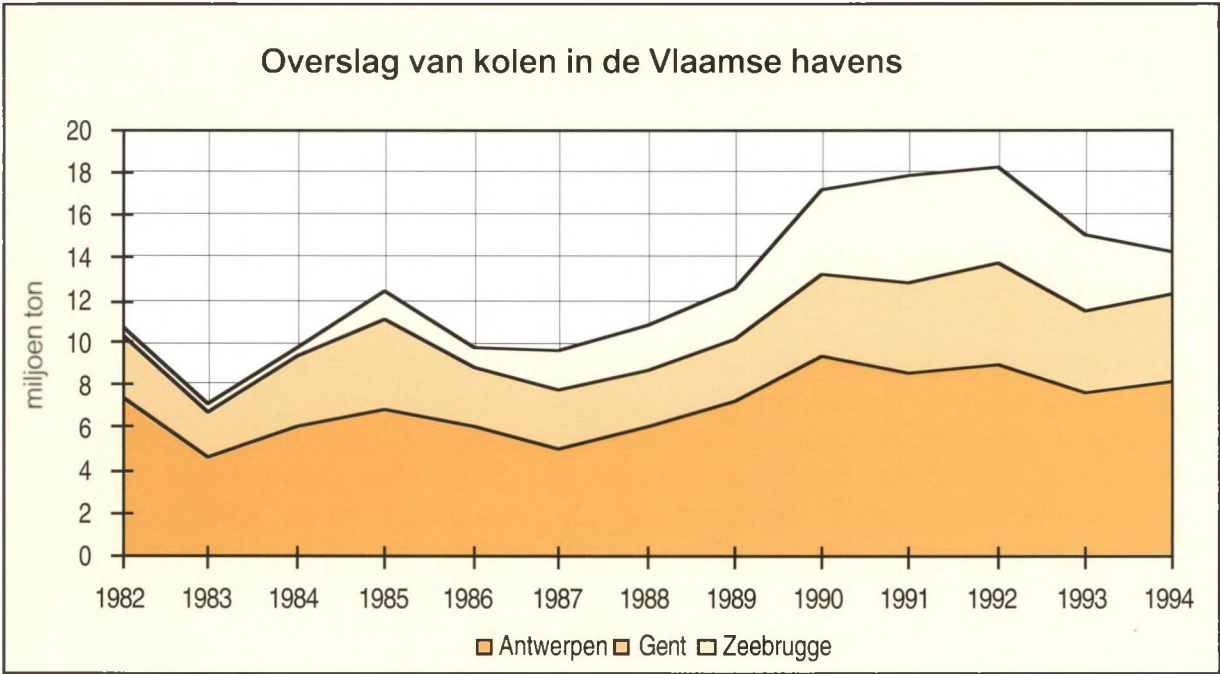
⁵ Fearnleys Review 1994, Fearnleys, Oslo, januari 1995.

Tabel 17: maritiem kolenverkeer Vlaamse havens (miljoen ton)

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1982	7,4	3,0	0,3	10,7
1983	4,7	2,1	0,4	7,2
1984	6,1	3,3	0,4	9,8
1985	6,9	4,2	1,3	12,4
1986	6,0	2,9	0,9	9,8
1987	5,0	2,8	1,9	9,7
1988	6,1	2,6	2,1	10,8
1989	7,3	2,9	2,3	12,5
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	15,1
1994	8,1	4,2	1,9	14,2
groei 82-94	+0,8 %	+2,8 %	+16,6 %	+2,4 %

Bron: gegevens havenbesturen

Grafiek 20: Evolutie maritiem kolenverkeer Vlaamse havens



3.2 Toekomstverwachtingen

Voor *steenkool* die niet gebruikt wordt voor de produktie van cokes zijn de perspectieven vrij gunstig. De verminderde of volledig stopgezette steenkoolproduktie in de meeste landen van West-Europa en de (op iets langere termijn) te verwachten tendens naar elektriciteitsproduktie met steenkool en LNG in plaats van kernenergie of vloeibare brandstoffen draagt hiertoe bij. Tabel 18 geeft het aandeel weer van de primaire energiebronnen in de elektriciteitsproduktie in België. 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 18: Aandeel van de primaire energiebronnen in de elektriciteitsproduktie in België

Brandstoffen	1983	1991	1992	1993
Kerncentrales	45,7 %	59,7 %	60,2 %	59,2 %
Vaste brandstof	27,6 %	23,5 %	22,7 %	23,7 %
Vloeibare brandstof	12,7 %	2,2 %	1,9 %	1,9 %
Gasvormige brandstof	11,3 %	12,7 %	12,9 %	13,2 %
Andere	2,7 %	1,9 %	2,3 %	2,0 %

Bron: Bedrijfsfederatie der voortbrengers en verdelers van Elektriciteit in België, Jaarverslag 1993

Uitbreiding van het kerncentralepark is voorlopig onwaarschijnlijk, rekening houdende met de publieke opinie omtrent kernenergie. Op zeer korte termijn komt er toch nog een verhoging van het aandeel van kernenergie, als België energie betreft van de Franse kerneenheden Chooz 1 (vanaf 1995) en Chooz 2 (vanaf 1996). Op langere termijn mag verwacht worden dat het aandeel van de kernenergie terug zal afnemen, ten voordele van het aandeel van steenkool en aardgas.

Tussen 1997 en 2005 gaat Electrabel een aantal produktie-eenheden sluiten. Het gaat om in totaal 24 eenheden, waarvan 14 in Vlaanderen gelegen zijn. Deze (meestal steenkoolgestookte) centrales worden vervangen door moderne kolencentrales of STEG-eenheden die aardgas als brandstof gebruiken. Deze evolutie zal het binnenlandse verbruik van steenkool doen verminderen.

Bijkomende mogelijkheden voor de aanvoer van steenkool via de Vlaamse havens ontstaan er echter wanneer er in 1997 vanuit Duitsland een bijkomende vraag zal ontstaan door het einde van het Jaarhundertverdrag. Dit verdrag had tot doel de Duitse elektriciteitsproducenten te binden aan de Duitse steenkoolnijverheid. De Duitse steenkoolnijverheid produceerde in 1994 nog ca. 58 miljoen ton steenkool. Op het moment dat het Jaarhundertverdrag beëindigd wordt, zal ten minste een deel van de Duitse elektriciteitsproducenten overschakelen op ingevoerde steenkool. Het prijsverschil van de Duitse steenkool tegenover de ingevoerde steenkool in Duitsland is immers erg hoog. Tabel 19 geeft dit aan.

Tabel 19: prijsevolutie steenkool in Duitsland 1984 -1994
(in Duitse Mark per ton steenkoolequivalent)

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
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
Duitse steenkool	254,0	255,0	255,0	258,0	262,0	267,0	270,0	272,0	287,0	289,0	291,0

Bron: Verein Deutscher Kohlenimporteure / BAW, Statistik der Kolenwirtschaft

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 de National Coal Board in Groot-Brittannië besliste om eerst de enorme voorraden, die Groot-Brittannië heeft opgebouwd, te verbruiken alvorens opnieuw steenkool in te voeren. Men kan echter verwachten dat de invoer door Groot-Brittannië via Zeebrugge binnen enkele jaren voor een deel terug op gang komt. Toch moet rekening gehouden worden met een aantal factoren die een negatieve invloed hebben op deze toekomstige goederenstroom: (1) de mijnsluitingen in Groot-Brittannië gebeuren toch minder drastisch dan aanvankelijk werd aangenomen (hoewel de eigen produktie van steenkool tussen 1987 en 1994 is afgenomen van 102 tot 48 miljoen ton), (2) het feit dat ook in Groot-Brittannië meer en meer gas wordt gebruikt in de elektriciteitsproduktie 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.

Een Drewry-studie ⁶ 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 elektriciteitsproduktie, 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.

Ocean Shipping Consultants verwachtte 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 ⁷ 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 het rapport "Bouwstenen voor een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens" van de Havencommissie (1992) werd voor de vaste brandstoffen een toekomstig groeipercentage van 2,4 % als realistisch beschouwd voor de range. De 2,6 % jaarlijkse groei die voortvloeide uit een regressie-analyse op basis van de gegevens voor de Vlaamse havens werd als "te laag" beschouwd.

De prognose van Ocean Shipping Consultants, waarin wordt gesteld dat het kolenverkeer in de Vlaamse havens jaarlijks zal toenemen met 1,3 %, wordt niet gevolgd. De resultaten uit

⁶ Global prospects for steam coal trade, trade flows and ship demand to 2000, Drewry Shipping Consultants, juli 1992.
⁷ Niettegenstaande in 1991 ca. 17,8 miljoen ton vaste brandstoffen werden verscheept in de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge, spreekt Ocean Shipping Consultants van een "port throughput" voor kolen (inclusief cokes en bruinkool) van 13,8 miljoen ton. Vermoedelijk gebruikt OSC cijfergegevens van het NIS, die beduidend lager liggen.

het rapport “Bouwstenen voor een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens” lijken realistischer en stemmen ongeveer overeen met de evolutie van het verwachte toekomstige verbruik van steenkool (jaarlijks +2,5 %). In de verkeersprognose zal rekening gehouden worden met de toename van de Duitse vraag na 1997.

Voor de steamcoal wordt een jaarlijkse toename verwacht van het maritieme verkeer van ca. 4 % tot 1997 en zelfs meer (6 à 8 %) gedurende enkele jaren na het toenemen van de Duitse vraag (1997). 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 worden ⁸. Voor de totale groep worden de volgende groeicijfers vooropgezet (zie tabel 20).

Tabel 20: groeiverwachtingen voor het maritieme verkeer van steenkool

	Groei %
1995	+2 %
1996	+2 %
1997	+4 %
1998	+3 %
1999	+3 %
2000	+2 %
2001	+2 %
2002	+2 %
2003	+2 %
2004	+2 %
2005	+2 %

⁸ Voor de coking coal is op zijn hoogst een stabilisering te verwachten.

4. Granen en derivaten

4.1 Huidige situatie

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

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 veevoederproduktie⁹. Het gebruik van deze graanvervangende produkten 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 produkten 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 produkten waarvoor nog geen importbeperkingen bestonden. De oplossing werd gevonden in de graanderivaten, die als eiwit- en zetmeeldragende produkten het graan grotendeels konden vervangen. Later werden ook voor deze produkten invoerbeperkingen opgelegd. Door het gebruik van de derivaten in plaats van granen en de stijgende produktie 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 1994 ca. 185 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 ton. 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.

In de Vlaamse havens heeft vooral Gent de laatste jaren moeten inleveren op het gebied van granen en derivaten. Dit niettegenstaande de verkeerswinst die geboekt werd in 1994. De concurrentiestrijd tussen Gent en de Franse graanhaven Rouen is hiervoor de oorzaak. De graanoverslag in Antwerpen bleven tussen 1989 en 1994 stabiel doch wanneer een langere periode wordt onderzocht, dan blijkt ook deze haven een verkeersverlies geleden te hebben in het begin van de jaren tachtig. In 1980 bedroeg de overslag van granen en graanderivaten te Antwerpen nog 7,1 miljoen ton. De haven van Zeebrugge heeft een relatief laag overslagcijfer voor de granen en de derivaten, en de trend is dalend.

⁹ Havenbedrijf Rotterdam, Rotterdam Port Statistics, Focus agribulk, 1994

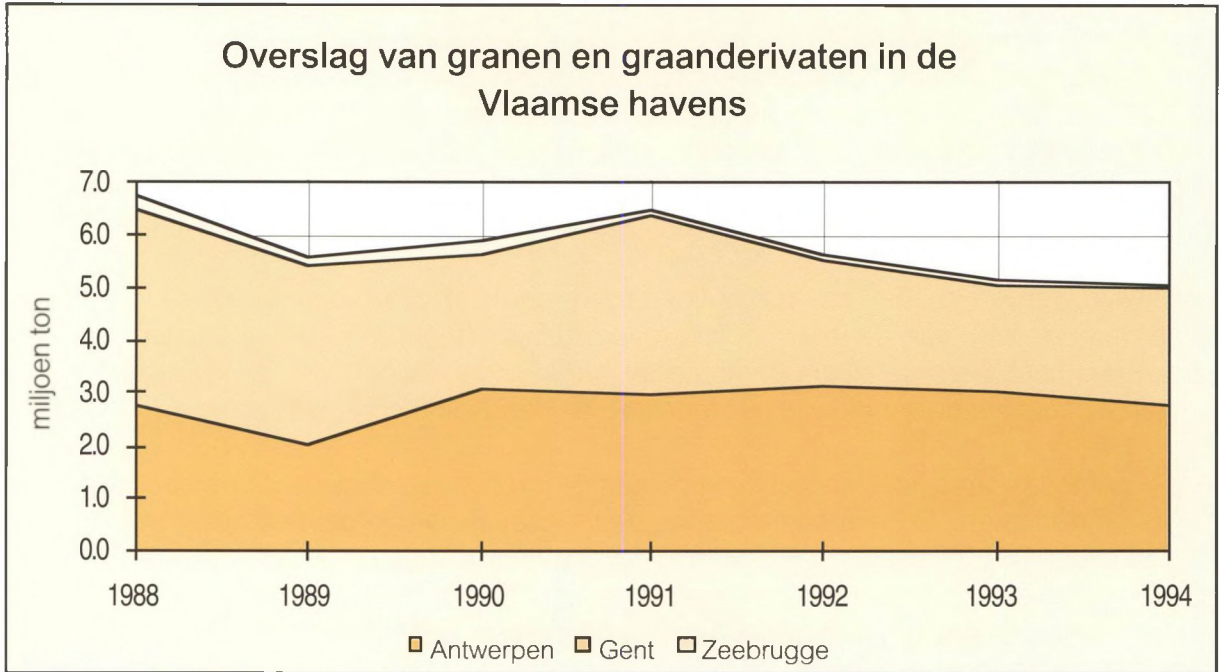
Tabel 21 en grafiek 21 geven meer gedetailleerde informatie.

Tabel 21: maritiem verkeer van granen en -derivaten in de Vlaamse havens (1.000 ton) ¹⁰

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1988	2·751	3·739	271	6·762
1989	2·023	3·397	150	5·570
1990	3·079	2·565	211	5·854
1991	2·938	3·400	141	6·479
1992	3·105	2·431	114	5·650
1993	2·991	2·088	94	5·173
1994	2·751	2·223	76	5·049
groei 88-94	0,0 %	-8,3 %	-19,2 %	-4,8 %

Bron: gegevens havenbesturen

Grafiek 21



¹⁰ 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 of 1982, tenzij vergelijkbare gegevens, om bovenvermelde redenen, niet voor alle jaartallen en alle havens beschikbaar zijn.

4.2 Toekomstverwachtingen

De produktie van granen en derivaten in de Europese Unie hangt nauw samen met de menselijke graanconsumptie en de omvang van de veestapel. 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 produktie gestimuleerd (subsidie van braakliggende gronden, melkquota). 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 produktiviteit in de melkproduktie. Een daling in de veestapel vermindert de behoefte aan granen en graanderivaten voor de produktie 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. Mogelijk is deze prognose te optimistisch en moeten de vooruitzichten in toekomstige rapporten naar beneden toe worden bijgesteld.

5. Meststoffen in massagoedbehandeling

5.1 Huidige situatie

Tabel 22 geeft de recente evolutie van de meststofoverslag weer. Het gaat om de natuurlijke meststoffen en kunstmeststoffen die als massagoed worden behandeld. In de beschouwde periode evolueerden de overslagcijfers ongunstig.

Tabel 22: meststoffen in massagoedbehandeling in de Vlaamse havens (in 1.000 ton), 1988-1994

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
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	5·810
1992	4·589	901	17	5·507
1993	3·836	747	26	4·609
1994	4·748	719	9	5·475
groei 88-94	-1,0 %	-10,9 %	-11,7 %	-2,8 %

Bron: Jaarverslag VHC / Havenbesturen

De lossingen kunnen op termijn eventueel nog toenemen ten gevolge van een verplaatsing van de produktie naar niet-Europese landen. De ladingen daarentegen zullen daardoor op termijn afnemen. De produktie van kunstmeststoffen zal getemperd worden door de verbruiksbeperkingen op de EG-markt om de landbouwoverschotten weg te werken. Voor de natuurlijke meststoffen (hoofdzakelijk ruwe fosfaten) kan slechts een zeer beperkte groei worden verwacht. De produktie van fosfaten voor waspoeders zal sterk afnemen.

5.2 Toekomstverwachtingen

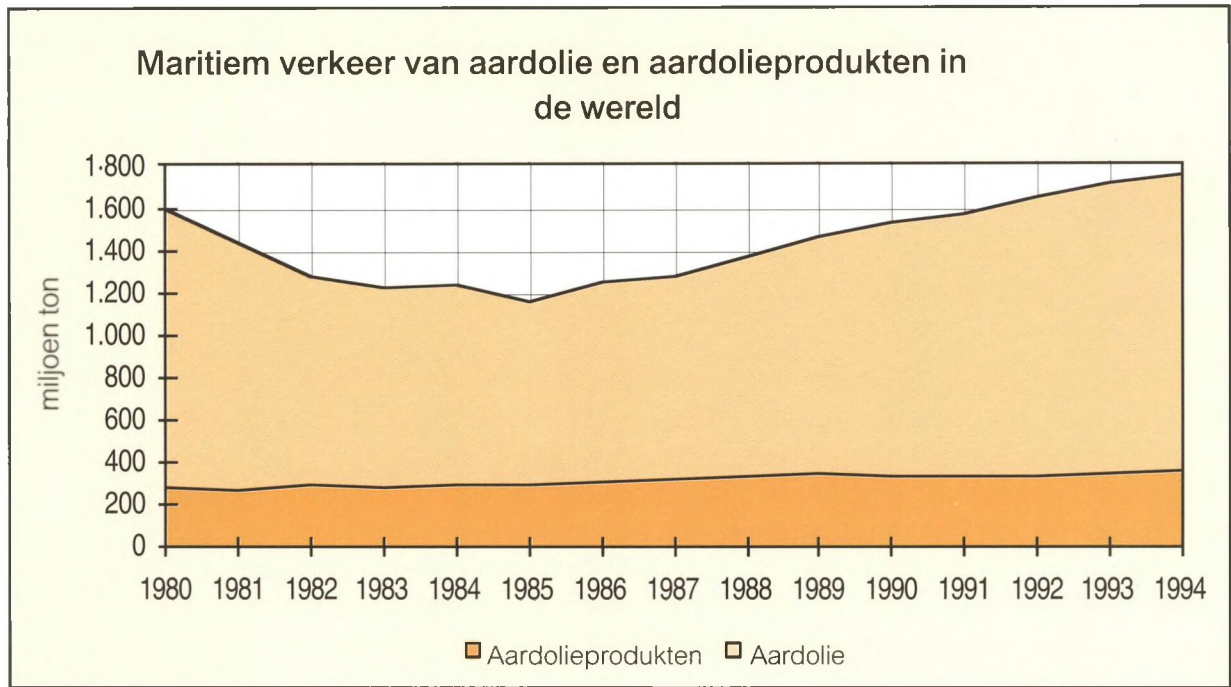
In dit Jaarlijks Rapport wordt aangenomen dat de overslag van meststoffen langzaam zal afnemen (-1 % per jaar).

6. Vloeibare massagoederen

6.1 Huidige situatie

Op wereldniveau werd in 1994 ca. 1.380 miljoen ton aardolie en 375 miljoen ton aardolieprodukten ¹¹ vervoerd. Beide produktgroepen samen nemen 39 % in van de totale hoeveelheid goederen die in 1994 over zee werd vervoerd. In ton-kilometer bedraagt het aandeel van de aardolie en aardolieprodukten in het wereldtotaal zelfs bijna 48 %. De invloed van de olieproductie, de olieconsumptie en het vervoer van aardolie op het maritiem vervoer en op de wereldeconomie is bijzonder groot. In grafiek 22 wordt de evolutie weergegeven van het mondiale vervoer van aardolie en aardolieprodukten.

Grafiek 22



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 Westeuropese 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.

Tabel 23 geeft voor de havens van de vloeibare massagoed-range de verkeersontwikkeling weer. Deze vloeibare massagoed-range werd in het eerste hoofdstuk van dit Rapport bepaald als de verzameling van de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen, Terneuzen, Hamburg, Wilhelmshaven, Nantes-St.-Nazaire, Duinkerke, Rouen en Le Havre.

¹¹ Fearnleys Review 1994, Fearnleys, Oslo, januari 1995.

Tabel 23: Verkeerscijfers voor de vloeibare massagoederen in de vloeibare massagoed-range

	verkeer 1994 (1.000 ton)	groei 1980- 1986	groei 1987-1994	groei 1980- 1994
Antwerpen	29.656	5,3 %	2,8 %	3,2 %
Zeebrugge	4.918	-25,2 %	13,8 %	-0,8 %
Rotterdam	135.474	-3,2 %	-0,7 %	-1,8 %
Amsterdam	9.164	5,9 %	-6,6 %	-0,6 %
Vlissingen	2.271	3,2 %	0,7 %	2,1 %
Terneuzen	4.347	0,7 %	-0,1 %	0,4 %
Hamburg	13.772	-3,4 %	-1,1 %	-2,4 %
Wilhelmshaven	31.976	-10,5 %	13,4 %	0,5 %
Nantes-St.-Nazaire*	17.751	7,8 %	-1,1 %	3,0 %
Duinkerke	10.104	-3,1 %	1,7 %	-1,4 %
Rouen	7.945	2,3 %	-0,2 %	0,6 %
Le Havre	37.973	-9,0 %	0,3 %	-3,2 %
Totaal	305.351	-3,2 %	0,7 %	-1,1 %

Bron: berekend a.d.h.v. verkeersgegevens havenbesturen. * = cijfer voor 1993.

Rotterdam, Le Havre, Wilhelmshaven en Antwerpen zijn de grootste havens voor de overslag van vloeibare massagoederen. De periode 1980-1986 wordt gekenmerkt door een gemiddeld negatieve groei. Deze evolutie was niet van toepassing op alle havens: sommige havens gingen er sterk op achteruit in deze periode terwijl andere matig tot zeer sterk groeiden. De haven van Antwerpen groeide gemiddeld met 5,3 % per jaar terwijl Zeebrugge een deel van de eerder aangetrokken verkeersstromen terug moest prijsgeven.

De periode 1987-1994 geeft een ander beeld: de havens die in de vorige periode sterk groeiden, stabiliseerden of werden geconfronteerd met een licht dalende overslag van de vloeibare massagoederen. De meeste havens die in de periode 1980-1986 negatief groeiden, deden een inhaalbeweging. Zeebrugge maakte in deze periode het grootste deel van het verlies goed. De haven van Antwerpen groeide tussen 1987 en 1994 trager dan in de eerste periode.

In de volledige periode 1980-1994 is de balans voor de meeste havens in de vloeibare massagoed-range negatief. Gemiddeld gingen de range-havens er jaarlijks ca. 1,1 % op achteruit. De Vlaamse havens kenden in de periode 1980-1994 echter een toename van de overslag van vloeibare massagoederen. De energiegassen (LNG) veroorzaakten de bruuske toename van de overslagcijfers voor vloeibare massagoederen in Zeebrugge vanaf 1987.

De LNG-terminal te Zeebrugge wordt niet alleen per zeeschip bevoorrad, doch ook per pijpleiding. 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 of om Brits gas in te voeren (er is nog geen beslissing genomen over de richting van het gas).

In de haven van Antwerpen moet ook vermeld worden dat een deel van de aardolieaanvoer gebeurt door middel van de pijpleiding vanuit Rotterdam (R.A.P.L., Rotterdam-Antwerpen pijpleiding). In 1994 ging het om 23,2 miljoen ton, zoals in tabel 25 wordt weergegeven.

Tabel 24: Verkeer van vloeibare massagoederen in de Vlaamse havens, in miljoen ton

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	19,0	1,9	5,5	26,4
1981	17,2	1,9	4,5	23,6
1982	22,1	1,9	1,2	25,2
1983	20,2	2,5	0,9	23,6
1984	21,7	2,0	0,7	24,5
1985	17,9	2,5	0,8	21,2
1986	25,9	2,3	1,0	29,2
1987	24,5	1,9	2,0	28,4
1988	22,7	1,8	3,4	27,8
1989	23,2	2,0	4,2	29,4
1990	25,9	2,9	4,6	33,4
1991	25,5	2,2	4,7	32,4
1992	26,9	2,0	4,9	33,9
1993	27,4	1,9	4,9	34,2
1994	29,7	2,0	4,9	36,5
groei 82-94	+3,2 %	+0,2 %	-0,8 %	+2,3 %

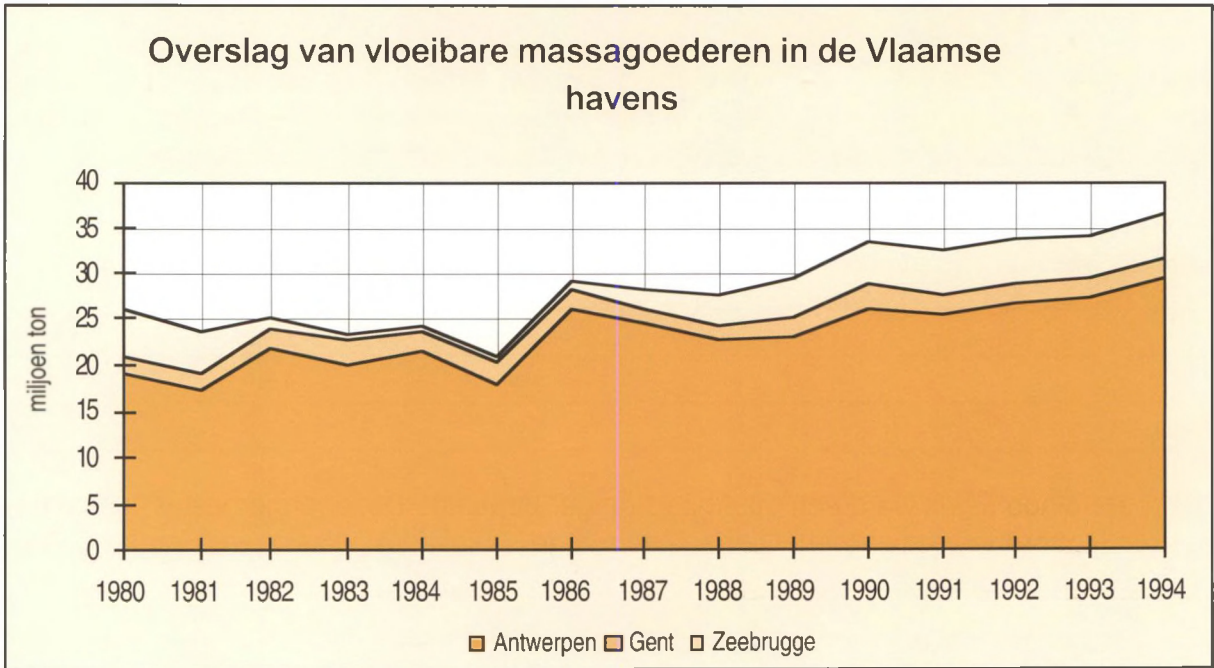
Bron: Jaarverslag VHC / Havenbesturen

Tabel 25: evolutie van het aardolievervoer tussen Rotterdam en Antwerpen via de RAPL, in miljoen ton

	aanvoer
1990	19,6
1991	22,7
1992	22,9
1993	23,1
1994	23,2

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

Grafiek 23: Evolutie verkeer vloeibare massagoederen Vlaamse havens



6.2 Toekomstverwachtingen

Voor aardolie en aardolieprodukten zijn hoge groeicijfers zeer onwaarschijnlijk. Voor aardoliederivaten wordt op rangeniveau een afname verwacht wegens een afnemende Westeuropese raffinagecapaciteit. 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 het huidige verkeer (ruim 3 miljoen ton in 1994). Het LNG-verkeer worden naast de maritieme aanvoer ook in belangrijke mate aangevoerd per pijpleiding.

In dit rapport wordt een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,7 % aangehouden. De hoogte van dit groeipercentage komt overeen met de groei van het niet-LNG-verkeer ¹² in de Vlaamse havens voor de periode 1980-1994.

¹² Het LNG-verkeer werd uit het totaal gehaald bij de berekening van het groeipercentage van 1,7 %. Dit omdat de ingebruikname van de LNG-terminal te Zeebrugge de cijfers sterk heeft beïnvloed. Het meerekenen van de overslag van de LNG-terminal voor de schatting van de toekomstige evolutie zou de veronderstelling inhouden dat er in de nabije toekomst opnieuw een dergelijke terminal in gebruik zal genomen worden. Dit is niet te verwachten.

Hoofdstuk 4: De toekomstmogelijkheden voor de stukgoederen in de Vlaamse havens

1. Stukgoederen: algemene ontwikkelingen

1.1 Huidige situatie

De stukgoederen bevatten de *containers*, *roll-on-roll-off* en een restgroep die verder zal aangeduid worden als *overige stukgoederen* of *conventionele stukgoederen*. De “overige stukgoederen” kunnen in feite nog verder ingedeeld worden naar break bulk, neo-bulk enz.

In het eerste hoofdstuk werd een “stukgoed-range” bepaald. Deze range bestaat uit de havens van Rotterdam, Antwerpen, Calais, Zeebrugge, Duinkerke, Vlissingen, Hamburg, Bremen, Le Havre, Oostende, Terneuzen, Gent en Amsterdam. In tabel 26 worden de verkeerscijfers voor deze havens op een rij gezet. Uit deze tabel blijkt dat de havens van de stukgoed-range in de periode 1980-1994 jaarlijks gemiddeld met 4,6 % groeiden. De twee snelste groeiers, Calais en Zeebrugge, kunnen de groei bijna volledig toeschrijven aan het verkeer van en naar Groot-Brittannië. Rotterdam, Antwerpen, Hamburg en (in mindere mate) Duinkerke groeiden sterk in de behandeling van containers. De sterke jaarlijkse gemiddelde groei is voor het grootste deel toe te schrijven aan de toename van de overslag in conventionele stukgoederen in 1994. Op zowel de containers als het kanaalverkeer wordt verder in dit hoofdstuk dieper ingegaan.

In tabel 27 en grafiek 24 wordt het stukgoedverkeer voor de Vlaamse havens weergegeven voor de periode 1980-1994. Daaruit blijkt dat het stukgoedverkeer in de beschouwde periode continu is toegenomen. Dit geldt vooral voor de subgroepen containers en roll-on-roll-off. De conventionele stukgoederen zijn in de beschouwde periode slechts zeer langzaam gegroeid, toe te schrijven aan de containerisering van een steeds groter aantal goederen die vroeger als conventioneel stukgoed werden vervoerd. Wat de ro/ro betreft gaat het voor het grootste deel om de autonome groei in het kanaalverkeer tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland.

Tabel 26: Stukgoedverkeer en jaarlijkse gemiddelde groei in de stukgoed-range

	verkeer 1994 (1.000 ton)	groei 1980-1986	groei 1987-1994	groei 1980-1994
Amsterdam	2·730	2,9 %	-5,8 %	-0,9 %
Antwerpen	49·730	4,0 %	3,3 %	4,1 %
Bremen	20·856	1,4 %	1,6 %	1,6 %
Calais	24·348	13,0 %	13,2 %	12,8 %
Duinkerke	8·053	1,7 %	1,4 %	2,8 %
Gent	3·257	3,7 %	-0,5 %	2,0 %
Hamburg	35·020	3,4 %	5,8 %	4,8 %
IJmuiden/Velsen	17·138	8,4 %	3,1 %	4,0 %
Le Havre	13·079	-0,1 %	5,0 %	3,5 %
Oostende	3·476	5,2 %	1,6 %	3,0 %
Rotterdam	69·365	4,0 %	5,7 %	4,7 %
Terneuzen	1·346	-0,8 %	10,1 %	5,7 %
Vlissingen	3·134	5,2 %	0,7 %	3,2 %
Zeebrugge	22·400	10,0 %	9,0 %	9,3 %
Totaal/gemiddelde	273·932	4,1 %	4,9 %	4,6 %

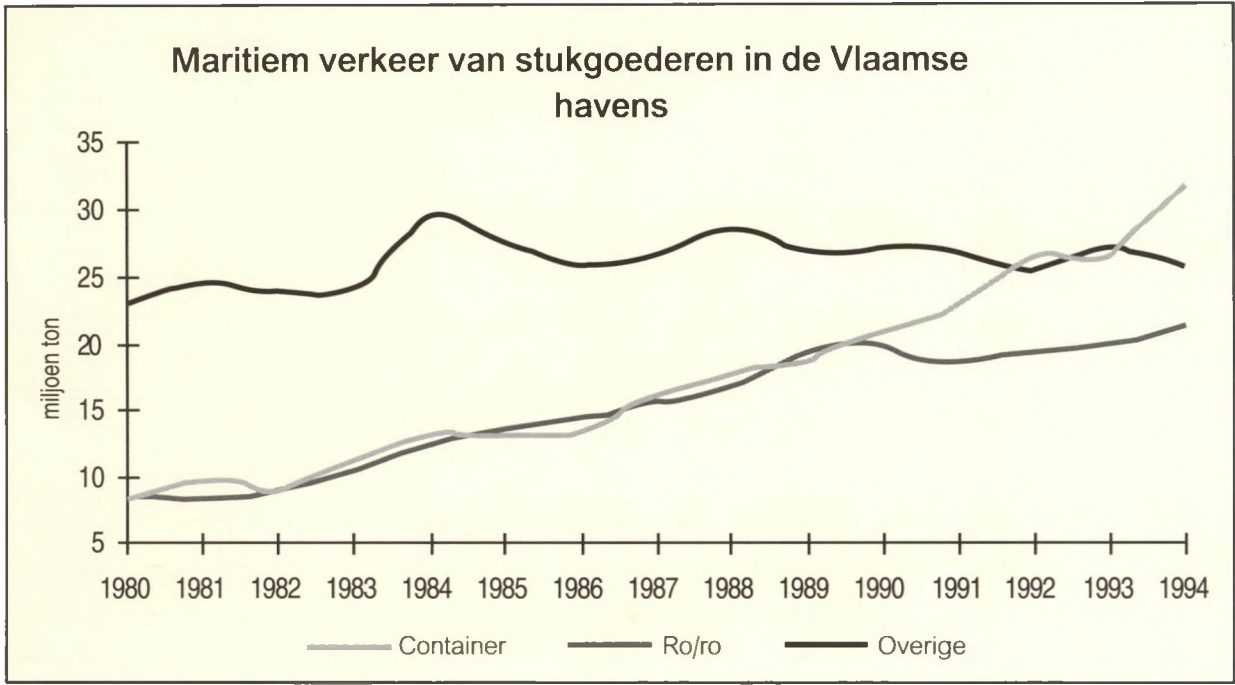
Bron: berekend a.d.h.v. cijfers havenbesturen

Tabel 27: stukgoedverkeer in de Vlaamse havens, 1980-1994, in miljoen ton

	Containers	Ro/ro	Conventioneel stukgoed	Totaal
1980	8,2	8,3	22,9	39,5
1981	9,5	8,3	24,5	42,3
1982	9,0	8,9	23,9	41,9
1983	11,0	10,4	24,1	45,5
1984	12,9	12,3	29,5	54,7
1985	13,3	13,5	27,8	54,5
1986	13,4	14,2	25,9	53,5
1987	15,9	15,4	26,7	58,0
1988	17,6	16,6	28,6	62,8
1989	18,7	19,1	26,6	64,5
1990	20,6	19,6	27,0	67,2
1991	22,9	18,3	26,8	68,0
1992	26,2	19,2	25,5	70,8
1993	26,6	19,5	27,1	73,2
1994	31,9	21,1	25,7	78,6
groei 80-94	+10,2 %	+6,9 %	+0,8 %	+5,1 %

Bron: Havenbesturen / Jaarverslag VHC

Grafiek 24



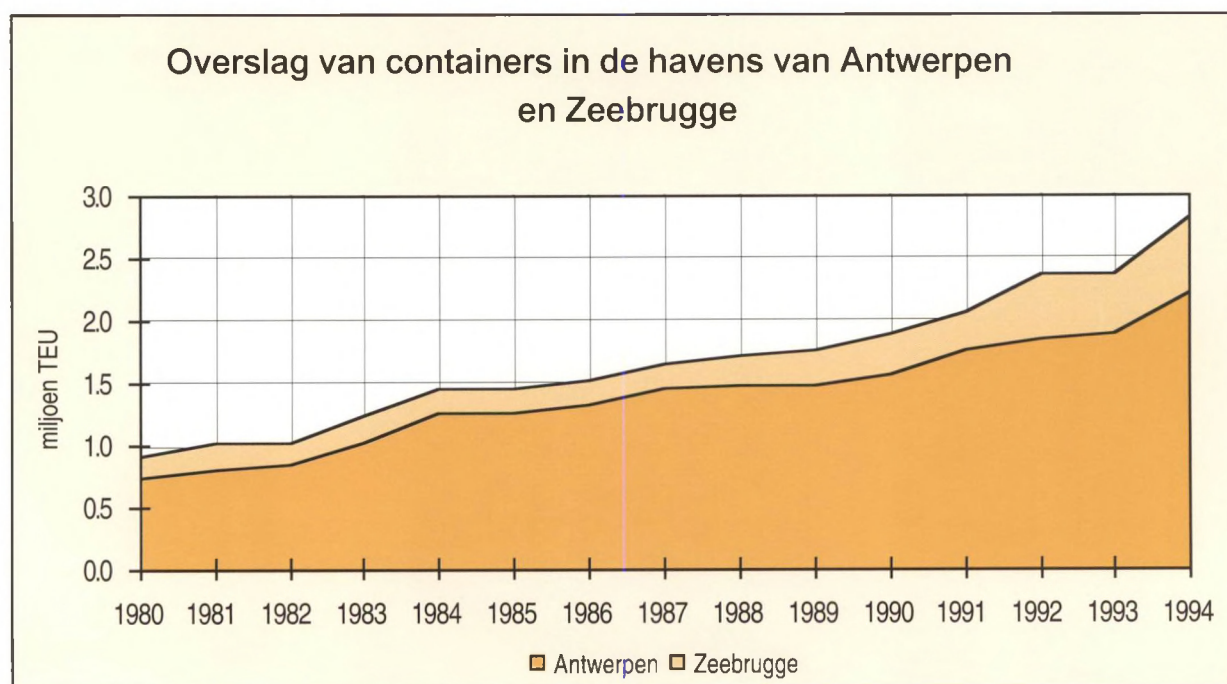
2. Containers

2.1 Huidige situatie

De Europese zeehavens behandelden in 1992 ca. 24 miljoen TEU ¹, hetgeen ongeveer 23 % uitmaakt van het wereldtotaal, dat wordt geschat op 103 miljoen TEU. Het marktaandeel van de Europese zeehavens in het wereldtotaal daalt: in 1982 bedroeg het aandeel 30 %, in 1986 bedroeg dit 27 %. Niettegenstaande het containerverkeer in Europa sterk toeneemt, zijn de hoogste groeicijfers te vinden in andere werelddelen. De drie grootste containerhavens bevinden zich nu in het Verre Oosten, nl. in Hong Kong, Singapore en Kaohsiung. Deze drie havens behandelden samen ca. 26,3 miljoen TEU in 1994. Tegenover 1993 groeiden deze havens met ruim 15 %.

In het eerste hoofdstuk werd de container-range gedefinieerd. De container-range bestaat uit de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Le Havre en Duinkerke. Vier van deze havens behoren tot de 20 grootste containerhavens ter wereld: Rotterdam (4e plaats), Hamburg (7e plaats), Antwerpen (11e plaats) en Bremen (19e plaats). In Vlaanderen zijn vooral Antwerpen en Zeebrugge actief in de containermarkt. De havens van Gent en Oostende behandelen kleine aantallen containers en werden daarom niet in de container-range opgenomen.

Grafiek 25



¹ Twenty Feet Equivalent Unit

Tabel 28: Totaal containerverkeer Antwerpen en Zeebrugge, in TEU, 1980-1994

	Antwerpen	% aandeel Antwerpen	% groei Antwerpen	abs. groei Antwerpen	Zeebrugge	% aandeel Zeebrugge	% groei Zeebrugge	abs. groei Zeebrugge	Vlaanderen	% groei Vlaanderen	abs. groei Vlaanderen
1980	724·247	80,0%	-	-	181·010	20,0%	-	-	905·257	-	-
1981	794·611	78,1%	9,7%	70·364	222·199	21,9%	22,8%	41·189	1·016·810	12,3%	111·553
1982	846·029	82,7%	6,5%	51·418	177·195	17,3%	-20,3%	-45·004	1·023·224	0,6%	6·414
1983	1·025·517	83,3%	21,2%	179·488	205·017	16,7%	15,7%	27·822	1·230·534	20,3%	207·310
1984	1·247·533	86,1%	21,6%	222·016	201·368	13,9%	-1,8%	-3·649	1·448·901	17,7%	218·367
1985	1·243·009	85,1%	-0,4%	-4·524	218·258	14,9%	8,4%	16·890	1·461·267	0,9%	12·366
1986	1·313·155	86,1%	5,6%	70·146	211·488	13,9%	-3,1%	-6·770	1·524·643	4,3%	63·376
1987	1·437·193	87,3%	9,4%	124·038	209·140	12,7%	-1,1%	-2·348	1·646·333	8,0%	121·690
1988	1·469·949	86,0%	2,3%	32·756	239·227	14,0%	14,4%	30·087	1·709·176	3,8%	62·843
1989	1·473·746	83,6%	0,3%	3·797	288·187	16,4%	20,5%	48·960	1·761·933	3,1%	52·757
1990	1·549·113	82,2%	5,1%	75·367	334·382	17,8%	16,0%	46·195	1·883·495	6,9%	121·562
1991	1·761·422	85,3%	13,7%	212·309	303·954	14,7%	-9,1%	-30·428	2·065·376	9,7%	181·881
1992	1·835·595	77,7%	4,2%	74·173	525·506	22,3%	72,9%	221·552	2·361·101	14,3%	295·725
1993	1·876·304	79,3%	2,2%	40·709	490·027	20,7%	-6,8%	-35·479	2·366·331	0,2%	5·230
1994	2·208·173	78,4%	17,7%	331·869	609·308	21,6%	24,3%	119·281	2·817·481	19,1%	451·150

Bron: Jaarverslag Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen

Tabel 28 en grafiek 25 geven de evolutie weer van het containerverkeer in de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Voor beide havens is de groei van het containerverkeer hoog. De haven van Antwerpen behandelde in 1994 ongeveer vier vijfde van de containers die in de Vlaamse havens vertrekken of aankomen. Het aandeel van de haven van Zeebrugge ligt op het huidige niveau (21 à 22 %) sinds 1992. In 1991 en de jaren ervoor lag het aandeel van Zeebrugge merkkelijk lager.

Niettegenstaande de procentuele ² gemiddelde jaarlijkse groei voor beide havens voor de periode 1980-1994 in dezelfde grootteorde ligt (8 à 9 %) zijn er grote verschillen waarneembaar in zowel het procentuele als het absolute groeipatroon. In de eerste helft van de jaren '80 groeide Antwerpen veel sneller dan Zeebrugge (jaarlijks gemiddeld 11,4 % respectievelijk 3,8 %). In de periode 1986-1990 lag de procentuele groei lager in Antwerpen: gemiddeld 4,2 % tegenover 12,1 % voor Zeebrugge. De periode 1991-1994 wordt gekenmerkt door een sterke procentuele groei voor de haven van Zeebrugge: jaarlijks gemiddeld 26,1 % tegenover 7,8 % gemiddeld voor Antwerpen.

In absolute termen groeiden Antwerpen en Zeebrugge in de eerste helft van de jaren tachtig sterk verschillend: de haven van Antwerpen groeide in deze periode met 518.762 TEU en Zeebrugge met 37.248 TEU. In de periode 1986-1990 groeide Antwerpen met 306.104 TEU tegenover 116.124 TEU in Zeebrugge. In de periode 1991-1994 bedroeg de absolute groei in Antwerpen 659.060 TEU, in Zeebrugge bedroeg deze 274.926 TEU. Over de volledige periode bedroeg de absolute groei in het geheel van de Vlaamse havens meer dan 1,9 miljoen TEU.

De containers die in Zeebrugge worden behandeld zijn voor een belangrijk deel transit. De ingebruikname van de Flanders Container Terminal biedt bijkomende mogelijkheden om ook op de "deep sea"-markt te gaan opereren. De nieuwe terminal biedt aanlegcapaciteit voor post-panamax vierde generatie containerschepen. Voorts heeft de Maatschappij voor Brugse Zeevervaartinrichtingen (MBZ) aan Hessenatie een concessie verleend voor 36 ha en 750 meter kadelengete aan de noordelijke zijde van het Containerdok. De goederenbehandelaar heeft bovendien een optie genomen op een bijkomende 750 meter kadelengete met 45 ha aan terreinen. Ook aan het nog te bouwen Wielingendok werd een optie genomen op een terrein van 7 ha met 380 meter kadelengete.

De haven van Antwerpen biedt containercapaciteit aan op de Europa Container Terminal op de Schelde, alsook op terminals die achter de sluizen gelegen zijn. Op korte termijn zal een tweede containerterminal in gebruik genomen worden, ten noorden van de Zandvlietsluis. Voor een verdere uitbreiding van de containercapaciteit werd de bouw van een containerdok aan de linker oever van de Schelde in de planning van het Antwerpse havenbestuur opgenomen. Deze uitbreiding biedt ca. 4,75 km bijkomende kaaimuur, waarbij ca. 230 ha terrein wordt ontsloten.

De haven van Rotterdam is de grootste Europese containerhaven, met een overslag van 4,5 miljoen TEU (50 miljoen ton) in 1994. Rotterdam plant een uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit op de Maasvlakte. Het plan Delta 2000-8 voorziet in de bouw van een 2,5 kilometer lange containerkade die in acht stukken wordt verdeeld. Een beperkt aantal

² Gemiddelde groeicijfers moeten voorzichtig geïnterpreteerd worden: de keuze van een ander begin- of eindjaar heeft een belangrijke invloed op de waargenomen groeicijfers (en vooral als er in het groeipatroon grote schommelingen of trendbreuken voorkomen, zoals vooral voor Zeebrugge het geval is).

grote carriers kan min of meer exclusief de beschikking krijgen over dergelijke modules. Bovenop de Delta 2000-8 terminals wordt er aan de Maasvlakte op een andere nieuwe terminal nog een verdere capaciteitsuitbreiding voorzien.

De containerterminal te Bremerhaven wordt met 80 hectare uitgebreid tot 240 ha. De kade aan de Weser werd uitgebreid met 700 meter (twee aanlegplaatsen) tot een totale lengte van 2900 meter. Deze door het Bremer Lagerhaus Gesellschaft uitgebate terminal behandelt het grootste deel van het containerverkeer van Bremen/Bremerhaven.

De haven van Hamburg voorziet een uitbreiding van de haven in Altenwerder. Voor de overslag van containers wordt een bijkomende 220 hectare oppervlakte voorzien, gelegen aan een kade met vier ligplaatsen aan de Köhlbrand/Süderelbe. De bijkomende capaciteit zou ongeveer 1 miljoen TEU bedragen. De eerste twee ligplaatsen zouden in 1997 in gebruik genomen kunnen worden. In Hamburg wordt ook de Burchardkai met een tiende ligplaats uitgebreid.

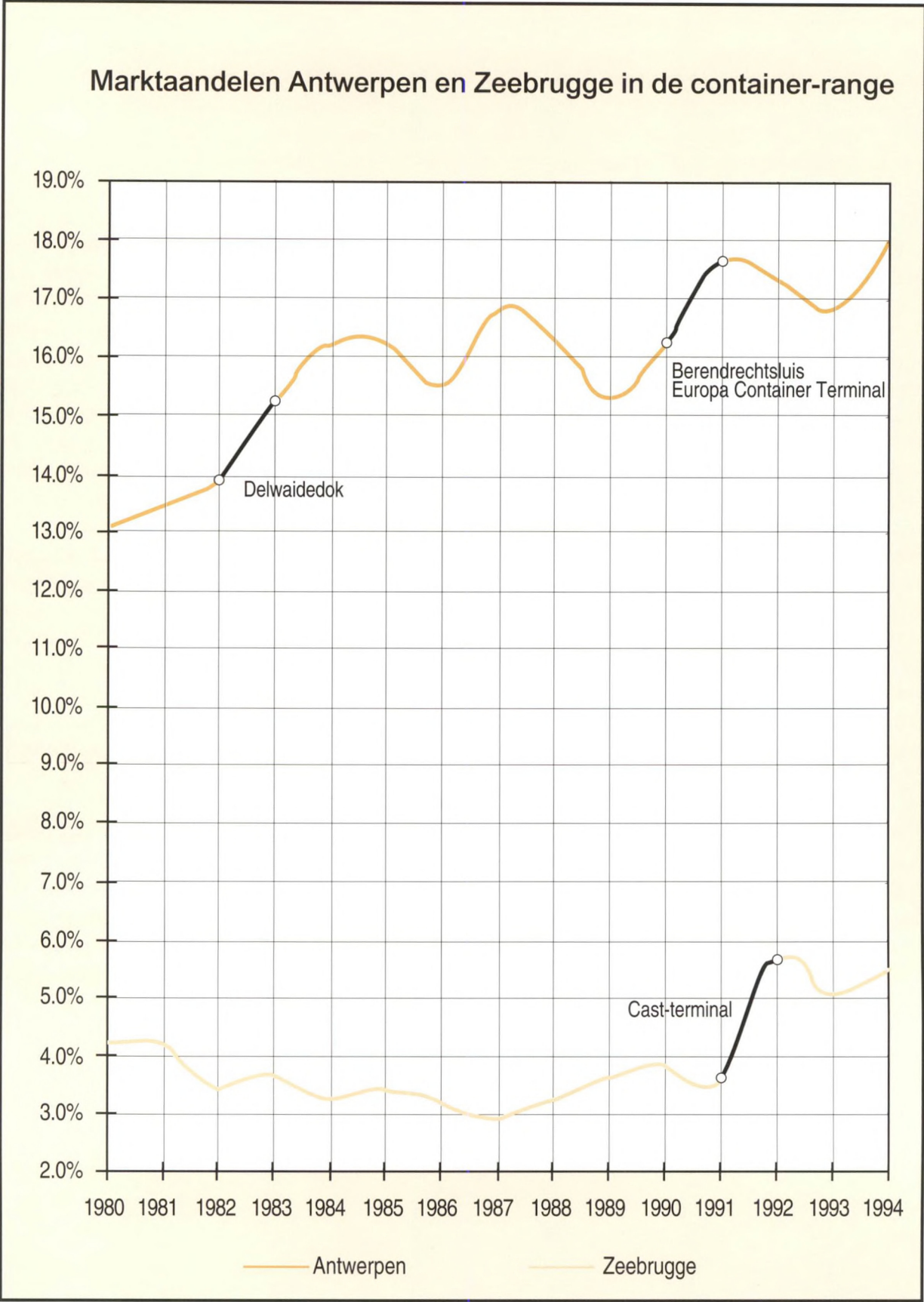
In de haven van Le Havre werd de "Port Rapide" uitgebreid met het "Bassin du Pacifique". In een eerste fase kreeg dit insteekdok een lengte van 450 meter, in een tweede fase wordt het verlengd tot 775 meter. Deze nieuwe overslagfaciliteiten dienen voor de behandeling van containers.

Niettegenstaande er vele factoren meespelen bij het bepalen van het marktaandeel van een haven, kan men toch stellen dat een capaciteitsuitbreidende investering in een haven een effect kan hebben op het marktaandeel van de haven in het beschouwde maritieme verkeer, met name als de reeds bestaande capaciteit de maximale capaciteit benadert. Grafiek 26 geeft de evolutie weer van het marktaandeel van de havens van Antwerpen en Zeebrugge binnen de container-range. Er werd een aanduiding op de grafiek gemaakt waar investeringen een invloed zouden kunnen gehad hebben op de marktaandeelevolutie. Met name werden het Delwaidedok, de Berendrechtsluis en de Europa Container Terminal aangeduid voor de haven van Antwerpen en de Cast-terminal ³ voor de haven van Zeebrugge.

Binnen zekere grenzen mag aangenomen worden dat er een verband is tussen een rendabele investering in zeehaveninfrastructuur en het marktaandeel van de haven binnen een bepaalde deelmarkt, voor zover deze investering wordt gedaan in functie van een reële capaciteitsbehoefte. In de bovenstaande tekst werd echter ook geduid op de belangrijke investeringen die door de concurrerende havens worden gedaan. Een rendabele investering in een concurrerende haven kan aanleiding geven tot een afname van het aandeel in de markt.

³ In het geval van de Cast-terminal is het niet zo dat de aanleg van nieuwe capaciteit de Cast-terminal heeft aange-trokken. De nieuwe capaciteit is daarentegen aangelegd *in functie* van de verhuis van Cast van Antwerpen naar Zeebrugge.

Grafiek 26:



2.2 Het containeriseringsproces

Het toekomstige verkeer voor gecontaineriseerde goederen zal in de gunstige zin worden beïnvloed door het nog verder gaande containeriseringsproces. Hiermee rekening houdende is het logisch dat de groeivoeten van o.m. de Middellandse Zee-havens voor containers hoger liggen aangezien het te containeriseren deel van de goederenstroom groter is. Volgens een Drewry-studie ⁴ (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. Dergelijke cijfers duiden aan dat op wereldvlak het containeriseringsproces zich nog zal verderzetten. Uit een vergelijking tussen verschillende havens, herkomsten en bestemmingen van goederen zal blijken dat er enorme verschillen kunnen bestaan in containerisatiegraden.

De containerisatiegraad (containerverkeer gedeeld door het totale stukgoedverkeer) wordt voor de havens in de container-range weergegeven in tabel 29. De situatie is per haven echter erg verschillend, afhankelijk van de bestaande verkeersstructuur. Het is duidelijk dat de berekende containerisatiegraad niet alleen afhankelijk is van de mate waarin goederen verschuiven binnen de stukgoedgroep van conventionele naar gecontaineriseerde goederen (dus in principe binnen de haven), doch ook van verkeersverschuivingen tussen verschillende havens. Bovendien gebeurt het ook dat sommige goederen, die voorheen in de vorm van bulk of neo-bulk werden vervoerd, nu per container worden vervoerd (bijvoorbeeld in de vorm van bags die in een container worden geladen). Bij de interpretatie van de gegevens in tabel 29 moet daarmee rekening gehouden worden. De containerisatiegraad is een kenmerk van de verkeersstructuur van een haven. Een hoge containerisatiegraad is niet noodzakelijk waardevoller dan een lage containerisatiegraad.

Tabel 29: De verhouding containers/totaal stukgoed in de container-range

	1980	1987	1994
Antwerpen	21,5 %	34,1 %	48,9 %
Zeebrugge	30,6 %	19,1 %	33,0 %
Rotterdam	57,4 %	67,5 %	72,1 %
Amsterdam	21,0 %	18,1 %	38,8 %
Hamburg	32,0 %	60,7 %	79,9 %
Bremen	35,6 %	52,2 %	71,3 %
Le Havre	59,0 %	70,4 %	63,2 %
Duinkerke	14,6 %	12,9 %	8,8 %

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

⁴ Drewry, Strategy and profitability in global container shipping, London, 1991.

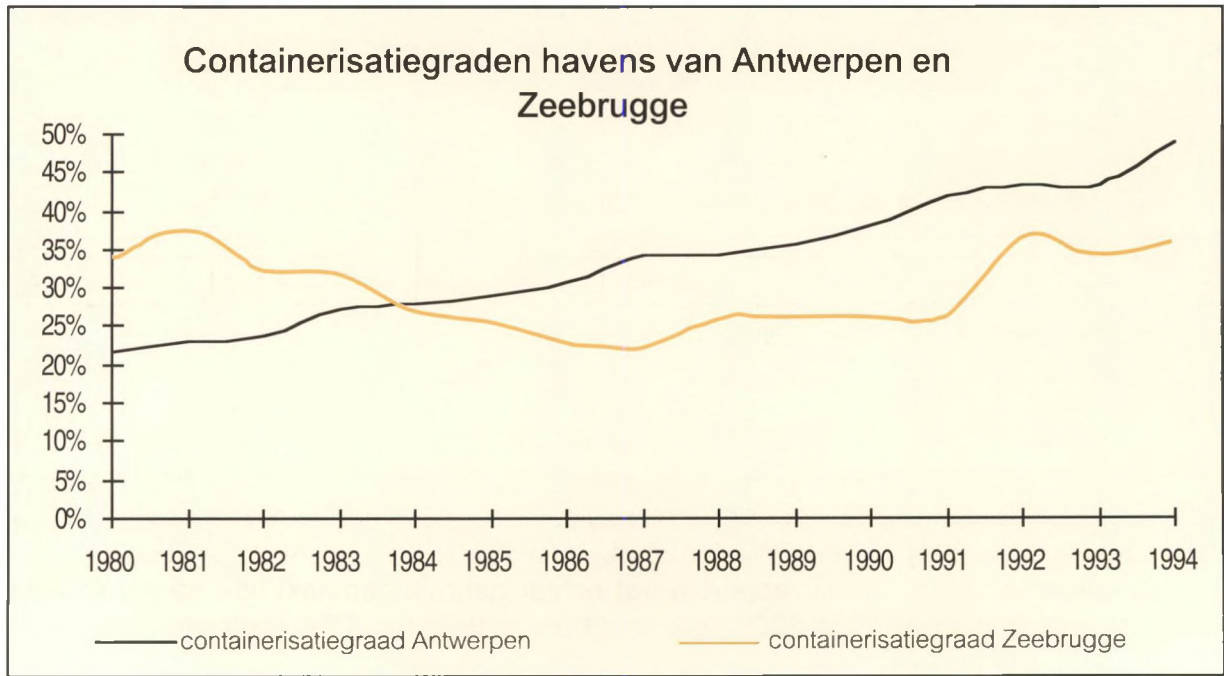
Voor de havens van Antwerpen en Zeebrugge worden de containerisatiegraden volledig weergegeven in grafiek 27. De containerisatiegraad in de haven van Antwerpen neemt geleidelijk toe. In de haven van Zeebrugge worden sterk wisselende containerisatiegraden opgetekend. De reden hiervoor ligt voor een belangrijk deel in de functie van de haven van Zeebrugge als Kanaalhaven. Goederen die van of naar Groot-Brittannië worden vervoerd per ferry, zijn in feite steeds geünitiseerd: ofwel worden de goederen per vrachtwagen vervoerd, ofwel worden de goederen “verpakt” in een container, die op zijn beurt op een vrachtwagen wordt geladen. De containers worden dus niet steeds rechtstreeks maritiem vervoerd (gestapeld) in een containerschip. Voor de haven van Zeebrugge is het bijgevolg interessanter om een “unitisatiegraad” ⁵ te berekenen (zie tabel 30).

Tabel 30: De verhouding eenheidsladingen/totaal stukgoed (unitisatiegraad) voor de haven van Zeebrugge

	1980	1987	1994
Zeebrugge	97,4 %	97,0 %	93,8 %

Bron: berekend op basis van verkeersgegevens van de haven van Zeebrugge

Grafiek 27



⁵ De unitisatiegraad kan worden berekend door de som van “containers” en “ro/ro” te delen door het totale stukgoed (bevat containers, ro/ro en conventioneel stukgoed).

2.3 Toekomstverwachtingen

Als voor de havens in de container-range naar de jaarlijkse gemiddelde groei wordt gekeken, dan blijken de groeicijfers onderling fel te verschillen. Het containerverkeer is - in ton uitgedrukt - het snelst toegenomen in de haven van Hamburg. In de periode 1980-1994 werd voor deze haven een jaarlijkse gemiddelde groei van 11,9 % genoteerd. Antwerpen en Zeebrugge groeiden eveneens zeer snel met een jaarlijks gemiddelde van 10,4 % respectievelijk 9,8 % (groeicijfers gebaseerd op tonnen). Bremen en Rotterdam lieten voor de periode 1980-1994 een gemiddelde jaarlijkse groei van 6,8 tot 6,4 % optekenen. Le Havre, Duinkerke en Amsterdam presteerden merkkelijk minder goed met gemiddelde jaarlijkse groeipercentages van 4,0 %, -0,8 % en 3,6 %. Tussen 1980 en 1994 groeide de container-range gemiddeld met 7,8 % per jaar.

Ocean Shipping Consultants ⁶ voorspellen 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 31 worden de door Ocean Shipping voorspelde groeicijfers weergegeven.

Tabel 31: containerprognoses Ocean Shipping Consultants, 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: naar Ocean Shipping Consultants, 1995

De in de tabel 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 verkeerscijfer 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 dit rapport wordt echter gebruik gemaakt van de gemiddelde groeivoet voor de periode 1994-2000 en 2001-2005, zoals in tabel 31 wordt weergegeven.

In de studie van Ocean Shipping Consultants worden eveneens de verwachtingen weergegeven voor het toekomstige containerverkeer naar vaargebied/aard. Daaruit blijkt dat vooral voor de feederverkeer en voor het verkeer van en naar het Verre Oosten de verwachtingen hoog zijn (zie tabel 32).

⁶ Ocean Shipping Consultants, "Market Prospects for European Containerisation", U.K., 1995.

Tabel 32: containerprognoses naar aard van het verkeer, in 1.000 TEU

	1994	2000	2005	groei 1994-2000	groei 2000-2005
Inter Europe	1.943,9	2.836,4	3.978,2	6,5 %	7,0 %
Feeder	1.647,0	2.657,4	3.815,1	8,3 %	7,5 %
North America	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.

De door Ocean Shipping Consultants geschatte groeicijfers voor het containerverkeer zijn zeer optimistisch. In het verleden werden door verschillende instanties en consultants veel lagere groeicijfers vooropgezet. De studiebureaus Ocean Shipping Consultants en Marconsult hanteerden in hun gezamenlijke studie “European sea port policy” (1993) een groei 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. In de kosten-baten-analyse 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 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 (1990). Bij het onderzoek van het dossier van de containerkade te Zeebrugge (1990) werden door de Havencommissie de groeicijfers van 4,5 tot 4,8 % aanvaard. De Vlaamse Havencommissie ⁷ heeft intussen haar verwachtingen inzake de evolutie van het containerverkeer naar boven toe bijgesteld, overeenkomstige de groeicijfers die in dit rapport worden gehanteerd (zie tabel 31).

In dit rapport worden de door Ocean Shipping Consultants vooropgestelde groeicijfers voor het containerverkeer in de Vlaamse havens gehanteerd. Volgens de studie zullen de Vlaamse havens evolueren naar een containerverkeer van 48,5 miljoen ton ⁸ (4,4 miljoen TEU) in 2001 en naar ca. 63,6 miljoen ton in 2005 (5,8 miljoen TEU). Er kunnen verschillende argumenten aangehaald worden die duiden op het zeer optimistische karakter van de prognose.

Uit de studie van O.S.C. kan opgemaakt worden dat de voorspellingen onder meer gebaseerd zijn op: (1) de macro-economische ontwikkelingen in Europa (bruto binnenlands product) en (2) de capaciteitsontwikkelingen en feitelijke gegevens in de verschillende havens.

⁷ 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.

⁸ De groeicijfers van Ocean Shipping werden omgerekend naar gewichtstonnen. Dit maakt het mogelijk om in het laatste hoofdstuk het geschatte toekomstige verkeer voor de containers te tellen bij de resultaten van de andere marktsegmenten. De gemiddelde TEU had in de Vlaamse havens in de periode 1980-1994 een gewicht van 9 tot 11 ton. Sinds 1989 ligt het gewicht per TEU in de Vlaamse havens op ongeveer 11 ton. Het gemiddelde gewicht per container varieerde in de periode 1980-1994 tussen de 11 en de 15 ton. Sinds 1990 ligt het gemiddelde gewicht in de buurt van de 15 ton.

Dit laatste houdt evenwel ook in dat het niet tijdig inspelen op capaciteitsbehoeften leidt tot een overschatting van de groeicijfers. De in de O.S.C.-studie gebruikte groeiprognoses zijn gebaseerd op OESO-prognoses. Deze prognoses zijn voor Nederland, Duitsland en België sinds het verschijnen van de studie naar beneden toe bijgesteld.

Volgens de O.S.C.-studie zullen de Vlaamse havens binnen de North-Continent range sneller groeien dan de overige havens. Vooral de Franse havens zullen aan marktaandeel moeten inleveren. Het verschil met de Duitse en Nederlandse havens is minder groot. De vraag is wel of er in de genoemde studie in voldoende mate een afstemming gebeurde tussen enerzijds de op basis van algemene trends (o.m. met als basis de ontwikkelingen van het bruto binnenlands produkt) berekende groeivoeten voor het containerverkeer en anderzijds de individuele plannen en kenmerken van de verschillende havens. Hetzelfde geldt voor de schaalvergroting in de containervaart: het is niet volledig duidelijk of met dit aspect wel in voldoende mate rekening werd gehouden. De containerschepen worden immers steeds breder en langer en - echter nog in beperkte mate - ook dieper. In de studie werden de aspecten "schaalvergroting" en de infrastructurele planning van de individuele havens echter wel besproken.

Door de vorming van megaconsortia en de (eventueel daaruit voortvloeiende) rationalisering van vaarschema's kunnen de toekomstige verkeersontwikkelingen van de Vlaamse havens in gunstige (of ongunstige) zin beïnvloed worden. Er is tevens een toenemende tendens naar een overschakeling van merchant-haulage (waarbij de reder de goederen aflevert in de haven en het hinterland- of feedervervoer in handen is van derden) naar carrier-haulage (waarbij de reder een steeds groter deel van de goederenstroom van "door-to-door" in handen heeft). Deze tendens kan een invloed hebben op de havenkeuze van de reders. Beide effecten (de megaconsortia en carrier-haulage) werden niet expliciet in de O.S.C.-studie behandeld bij de formulering van de schattingsresultaten.

In de studie werden benuttingsratio's berekend voor de verschillende havenzones (Nederland, Duitsland, Frankrijk, België). Opvallend daarbij zijn de zeer hoge toekomstige benuttingsgraden in o.m. de Duitse havens. In de studie wordt daarbij opgemerkt dat dit kan leiden tot verkeersafleiding naar andere (eventueel Vlaamse) havens. Voor de Duitse havens kan echter - wat de bevoorrading van de Zuid-Europese staten betreft - eerder gerekend worden op een verkeersafleiding naar de Middellandse Zee-havens.

Er werden in de O.S.C.-studie geen uitspraken gedaan die wijzen op een mogelijke verschillende groei van de individuele havens.

3. Roll-on-roll-off: Kanaalverkeer

3.1 Huidige situatie

Onder het “kanaalverkeer” worden het maritieme verkeer tussen het Europese vasteland en Groot-Brittannië verstaan. 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 kanaalovertocht te maken via de Kanaaltunnel.

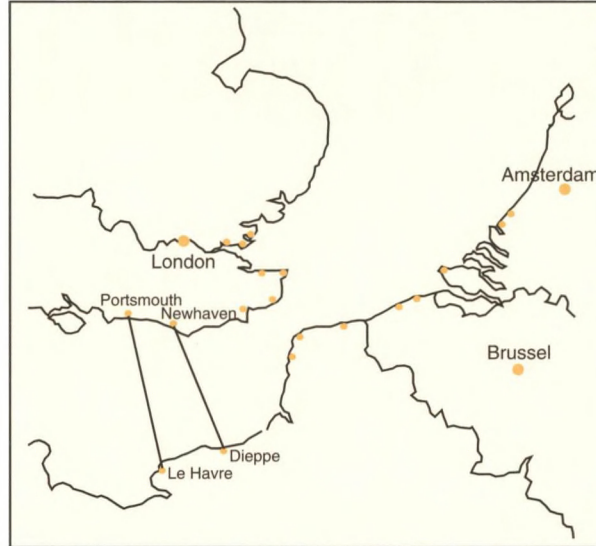
De overtocht tussen Groot-Brittannië en het vasteland gebeurt via diverse havens in Groot-Brittannië enerzijds en Frankrijk, België en Nederland anderzijds. De verbindingen tussen deze havens kunnen ingedeeld worden in verschillende zones:

- (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.
- (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).

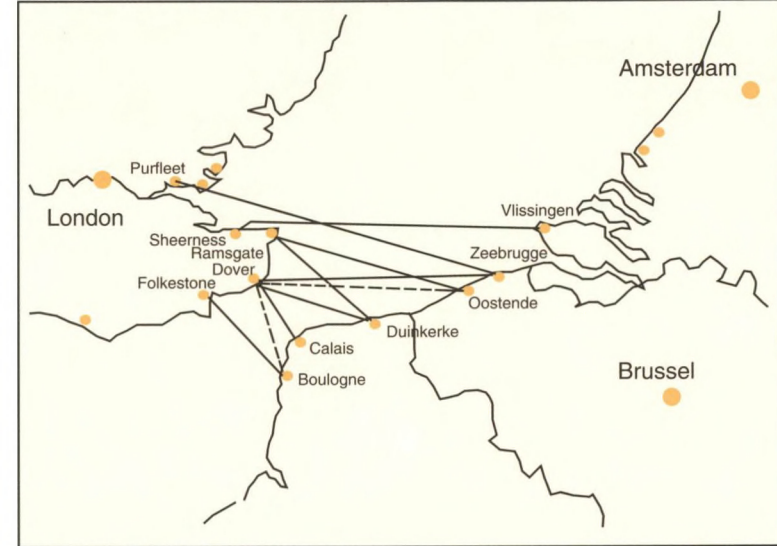
De zones worden weergegeven op figuur 1.

Figuur 1:

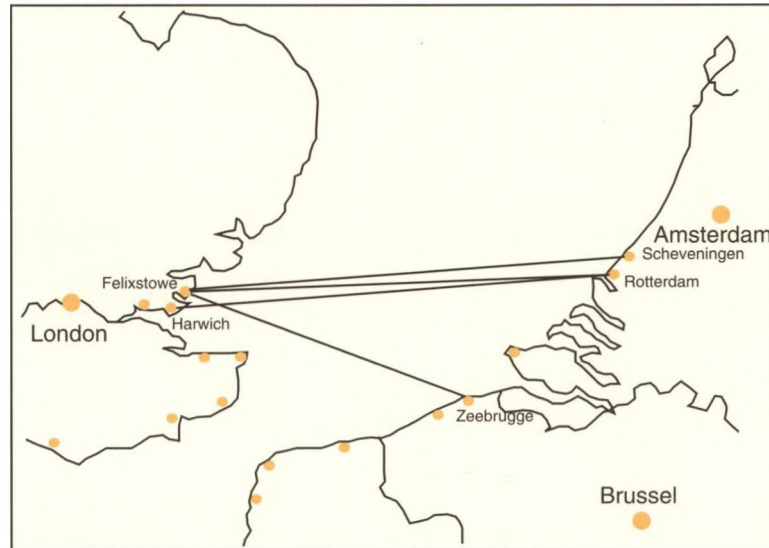
Zone 1 : De verbindingen ten westen van Newhaven en Dieppe.
(met vaartijd voor de meeste verbindingen van minder dan zes uur)



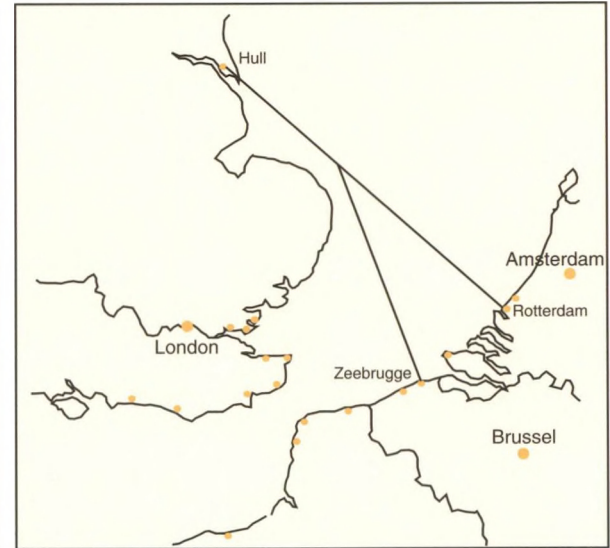
Zone 2 : de verbindingen vanuit Ramsgate, Dover en Folkestone.
De vaartijd varieert van 35 minuten tot ca. 4 uur.



Zone 3 : De verbindingen met de Britse havens ten noorden van de Theems : Harwich
Ipswich en Felixstowe.



Zone 4 : De verbindingen met noordoost Engeland, met Hull als
belangrijkste herkomst/bestemming.



Tabel 33: Kanaalverkeer, per regelmatige lijn, ingedeeld in havenzones, 1993, aantallen

zone	lijn	passagiers	toeristische wagens	autobussen	vrachtvervoers-eenheden
2	Dover-Calais	16.237.000	2.725.000	140.000	699.000
2	Dover-Oostende*	1.865.000	272.000	8.400	82.000
2	Dover-Duinkerke	92.000	-	-	91.000
2	Dover-Zeebrugge	242.000	1.000	-	235.000
2	Dover-Boulogne*	22.000	5.000	-	-
2	Ramsgate-Duinkerke	1.981.000	262.000	14.000	138.000
2	Ramsgate-Oostende	12.000	-	-	74.000
2	Folkestone-Boulogne	828.000	117.000	-	15.000
2	Sheerness-Vlissingen	715.000	198.000	7.000	65.000
2	Purfleet-Zeebrugge	2.000	-	-	183.000
3	Harwich-Rotterdam	1.196.000	214.000	4.000	92.000
3	Felixstowe-Zeebrugge	414.000	109.000	2.000	63.000
3	Felixstowe-Rotterdam	46.000	-	-	138.000
3	Felixstowe-Scheveningen	37.000	-	-	69.000
1	Newhaven-Dieppe	1.225.000	202.000	4.000	47.000
1	Portsmouth-Le Havre	737.000	177.000	2.000	114.000
4	Hull-Zeebrugge	394.000	58.000	4.000	80.000
4	Hull-Rotterdam	588.000	136.000	-	100.000
	TOTAAL	26.599.000	4.468.000	185.400	2.282.000

Bron: naar "Eurotunnel", Swiss Bank Corporation, februari 1995 * tot eind 1993

Tabel 33 geeft de grootteorde aan van de totale kanaalmarkt. De belangrijkste passagiersroutes zijn Dover-Calais, Dover-Oostende⁹, Ramsgate-Duinkerke, Harwich-Rotterdam en Newhaven-Dieppe, met samen 78 % van de markt. Op het gebied van het vrachtverkeer is de lijn Dover-Calais het belangrijkste (met 30% van de markt), alsook de verbindingen Dover-Zeebrugge, Ramsgate-Duinkerke, Purfleet-Zeebrugge, Felixstowe-Rotterdam en Portsmouth-Le Havre.

De Vlaamse havens spelen in de kanaalmarkt een cruciale rol. De haven van Zeebrugge heeft lijnen naar Dover, Dagenham-Purfleet, Felixstowe, Immingham, Hull en Middlesbrough. Een kwart van het Zeebrugse maritieme verkeer had zijn oorsprong of bestemming in Dover, het overige verkeer in de meer noordelijk gelegen havens in Groot-Brittannië.

In de haven van Oostende heeft de Regie voor Maritiem Transport sinds begin 1994 een samenwerkingsakkoord met Sally Lines. Het volledige ro/ro-kanaalverkeer vanuit Oostende heeft sindsdien de haven van Ramsgate als bestemming.

Tabel 34 geeft voor de havens van Oostende en Zeebrugge de verkeersevolutie weer (ro/ro-verkeer, enkel vrachtwagens).

⁹ Vanaf begin 1994 werkt de Regie voor Maritiem Transport samen met Sally Lines en werd de regelmatige verbinding verlegd van Oostende-Dover naar Oostende-Ramsgate.

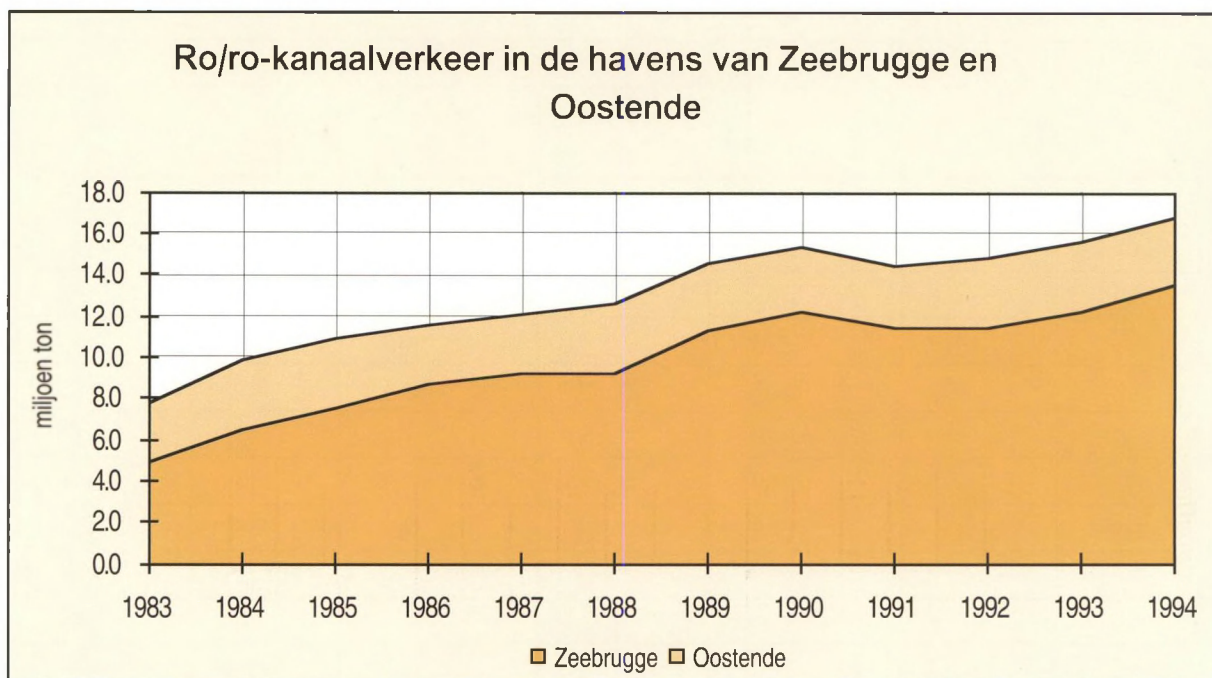
**Tabel 34: ro/ro-verkeer Zeebrugge en Oostende
(miljoen ton, maritiem verkeer naar Groot-Brittannië)**

	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
groei 83-94	+9,7 %	+10,7 %	+0,9 %	0,0 %	+7,2 %	+7,7 %

Bron: Jaarverslag Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen. De kolom "miljoen ton" is voor Zeebrugge inclusief nieuwe personenwagens.

Voor de haven van Zeebrugge verliep de evolutie van het kanaalverkeer tussen 1983 en 1994 zeer gunstig. Het verkeer groeide in deze periode aan met een jaarlijks gemiddelde van 9,7 % (in aantal vrachtwagens 10,7 %). De groei is sinds 1989 echter veel minder sterk. Voor Oostende geldt voor dezelfde periode een zeer bescheiden gemiddelde jaarlijkse groei van 0,9 % (in aantal vrachtwagens nihil). Voor beide kusthavens wordt de evolutie van het kanaalverkeer grafisch weergegeven in grafiek 28.

Grafiek 28



De handel tussen Groot-Brittannië en het vasteland neemt toe. In tabel 35 wordt de evolutie weergegeven voor de handel tussen enerzijds Groot-Brittannië en anderzijds de BLEU, Nederland, Frankrijk en Duitsland. Om een inzicht te verkrijgen in de evolutie van de goederen die per vrachtwagen en ferry worden vervoerd, kan men niet rechtstreeks bepalen welke goederen er worden verscheept in de vrachtwagens die per schip de overtocht vanuit of naar Groot-Brittannië maken. Het is wel mogelijk om een benaderende waarde te bepalen van deze goederenstroom. Om het deel te bepalen dat per vrachtwagen de overtocht maakt, werd de totale handelsstroom verminderd met het verkeer van de vaste brandstoffen, ijzererts, aardolie en aardolieprodukten, ruwe mineralen, meststoffen en chemicaliën. Tabel 35 geeft dus bij benadering de marktevolutie weer voor het ro/ro-kanaalverkeer.

De ro/ro-kanaalmarkt blijkt sterk gegroeid te zijn in de jaren tachtig en ook in de laatste jaren groeit de markt nog. Wanneer de (hierboven gedefinieerde) handelsstroom tussen Groot-Brittannië en de BLEU wordt beschouwd, dan blijkt deze in de periode 1976-1993 gegroeid te zijn met gemiddeld 5,1% per jaar. Wordt deze handelsstroom uitgebreid met de goederen die hun oorsprong of bestemming in Duitsland, Frankrijk of Nederland hebben, dan blijkt de gemiddelde jaarlijkse groei in dezelfde periode op ca. 4,1 % te liggen.

Het passagiersverkeer in de kanaalzone neemt jaar na jaar toe. De Vlaamse kusthavens delen echter niet mee in deze groter wordende markt. Zo evolueerde de haven van Oostende van 2,8 miljoen passagiers in 1980 naar 1,8 miljoen passagiers in 1994. Voor Zeebrugge werd eveneens een sterke achteruitgang geconstateerd: van 2,3 miljoen passagiers in 1980 naar 1,2 miljoen passagiers in 1994. Het passagiersverkeer tussen Groot-Brittannië en het vasteland kende in de periode 1980-1994 een sterke groei in Calais en Duinkerke. Calais groeide van 6,1 miljoen passagiers in 1980 naar 18,4 miljoen passagiers in 1994. In Duinkerke nam het passagiersverkeer toe van 0,4 tot 1,8 miljoen personen.

Tabel 35: import en export door Groot-Brittannië van de totale handelsstroom, verminderd met de vaste brandstoffen, ijzererts, aardolie(producten), ruwe mineralen, meststoffen en chemicaliën

	1976	1980	1985	1990	1991	1992	1993	Groei 76-80	Groei 81-85	Groei 86-93	Groei 76-93
Import door GB vanuit											
Frankrijk	4,0	3,5	5,3	6,7	6,7	7,3	7,8	-3,1 %	11,4 %	4,1 %	4,0 %
BLEU	2,0	2,0	2,9	3,7	3,4	3,7	4,2	0,1 %	11,4 %	5,2 %	4,5 %
Nederland	4,5	2,7	4,3	9,9	5,6	5,3	5,0	-11,7 %	7,0 %	1,4 %	0,7 %
Duitsland	2,9	3,7	5,5	7,1	7,3	7,7	7,0	6,0 %	10,9 %	3,2 %	5,4 %
Totaal	13,3	11,9	18,0	27,5	22,9	23,9	24,0	-2,8 %	10,1 %	3,4 %	3,5 %
Export vanuit GB naar											
Frankrijk	1,2	1,7	1,7	3,0	3,2	3,4	3,3	8,8 %	-6,5 %	7,4 %	6,1 %
BLEU	0,8	1,5	1,3	2,1	2,4	2,1	2,4	15,4 %	2,5 %	7,9 %	6,4 %
Nederland	1,1	1,4	1,7	2,4	2,4	2,5	2,4	5,5 %	6,7 %	3,1 %	4,8 %
Duitsland	1,5	2,3	3,7	3,8	4,3	4,7	3,8	10,5 %	12,4 %	-1,1 %	5,4 %
Totaal	4,7	6,8	8,4	11,3	12,3	12,7	11,9	9,9 %	4,6 %	3,3 %	5,6 %
Import + Export											
BLEU/NL/F/D	18,0	18,7	26,3	38,8	35,3	36,6	35,9	1,0 %	8,2 %	3,4 %	4,1 %
BLEU	2,8	3,4	4,2	5,8	5,8	5,8	6,5	5,4 %	8,2 %	6,1 %	5,1 %

Bron: naar Eurostat-gegevens buitenlandse handel

De hoge groeicijfers voor het ro/ro-kanaalverkeer zijn in overeenstemming met de verkeers-toenames die in de kusthavens worden genoteerd. In tabel 36 worden de gemiddelde groei-cijfers ¹⁰ voor een aantal belangrijke kusthavens op een rij gezet:

Tabel 36: Jaarlijkse gemiddelde groei van het ro/ro-kanaalverkeer in de belangrijkste kanaalhavens (groeberekening gebaseerd op tonnen)

	groei 1980-1986	groei 1987-1994	groei 1980-1994
Duinkerke	20,0 %	3,6 %	12,5 %
Calais	13,4 %	13,2 %	12,9 %
Zeebrugge	12,8 %	5,3 %	8,5 %
Rotterdam	6,7 %	3,5 %	5,7 %
Le Havre	-0,9 %	8,6 %	5,3 %
Oostende	5,2 %	1,6 %	3,0 %
Totaal gemiddelde	10,3 %	7,4 %	8,9 %

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

Uit tabel 36 blijkt dat de groei in de eerste helft van 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 1980-1986. Voor de periode 1987-1994 is er een terugval in de groei voor de niet-Franse havens. Voor de volledige periode 1980-1994 ligt de groei van de twee belangrijkste Franse kanaalhavens zeer hoog. Zeebrugge groeide gemiddeld en Rotterdam, Le Havre en Oostende tekenden een - in verhouding - lage groei op.

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 ongebeleid of begeleid ro/ro-verkeer behandelt. De shuttle vervoert begeleide voertuigen (dus met chauffeur);

¹⁰ 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.

- 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 dicht bij 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 Zeebrugge werd geschat dat er vanaf de opening van de tunnel een verkeersverlies zou optreden van 7,5 %, eventueel oplopend tot 15 % ¹¹.

De haven van Oostende zal wellicht 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 Regie voor Maritiem Transport.

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 Corporation ¹² 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.

¹¹ 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 %.

¹² Swiss Bank Corporation, "Eurotunnel", februari 1995.

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 een samenwerkingsverband bestaat tussen de Regie voor Maritiem Transport en Sally Lines. De Regie voor Maritiem Transport is een federaal overheidsbedrijf.

De haven van Zeebrugge zal slechts een geringe invloed ondervinden van de Kanaaltunnel. In de haven van Zeebrugge wordt 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 onderzoek 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-rapport ¹³ 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 International, "The ro/ro-market" (1994), zal het ro/ro-vervoer van trailers tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland met jaarlijks 5,5 % blijven groeien.

De haven van Oostende ¹⁴ 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. De Regie voor Maritiem Transport beschikt - buiten de Prins Filip - niet over moderne en comfortabele schepen. De verliezen die door de R.M.T. jaarlijks worden geleden geven aanleiding tot de vaststelling dat een reorganisatie of markthororiëntering van de ro/ro-activiteiten voor een betere verdediging zouden kunnen zorgen tegen de groeiende concurrentie. Een vergelijking van de groeicijfers in zowel het vrachtvervoer als het passagiersvervoer met de groeicijfers van andere ro/ro-havens bevestigen dit. De verliezen die door de Regie voor Maritiem Transport worden geleden (naar verwachting ca. 2,8 miljard Bfr. in 1995) maken een reorganisatie ook omwille van financiële overwegingen noodzakelijk.

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.

Voor Oostende wordt aangenomen dat er zich twee compenserende bewegingen zullen voordoen. Enerzijds wordt verwacht dat de Regie voor Maritiem Transport ook in de toekomst nog verder verkeer zal verliezen. De redenen hiervoor werden reeds genoemd. Anderzijds is er het ro/ro-verkeer in de Handelshaven van Oostende. Dit verkeer evolueerde zeer gunstig in de laatste jaren. Tabel 37 geeft een uitsplitsing van het Oostendse ro/ro-verkeer (exclusief personenwagen):

¹³ Drewry Business Publications, "The Channel Tunnel, prospects for users, investors and competitors, maart 1993.

¹⁴ Met "de haven van Oostende" wordt het geheel van de Handelshaven en de Staatshaven (R.M.T.) bedoeld.

Tabel 37: ro/ro-verkeer Oostende (miljoen ton, maritiem verkeer naar Groot-Brittannië), uitgesplitst naar havenzone (Handelshaven versus Staatshaven).

	Staatshaven (RMT)	Handelshaven	Totaal
1983	2,2	0,7	2,9
1984	2,5	0,9	3,4
1985	2,5	0,9	3,3
1986	2,1	0,8	2,9
1987	1,9	1,0	2,9
1988	2,2	1,3	3,5
1989	2,0	1,4	3,3
1990	1,8	1,3	3,1
1991	1,6	1,4	3,0
1992	1,6	1,7	3,3
1993	1,4	2,0	3,4
1994	1,2	2,0	3,2
groei 83-94	-5,4 %	+10,0 %	+0,9 %

Bron: Jaarverslag VHC / Havenbesturen. Voor Zeebrugge is het ro/ro-kanaalverkeer inclusief nieuwe personenwagens. Voor de RMT werd het verkeer in tonnen berekend door het aantal vrachtwagens te vermenigvuldigen met 17 ton per vrachtwagen.

De geplande renovatie van de voorhaven van Oostende kan nieuwe perspectieven bieden als een nieuwe operator kan worden aangetrokken op de geplande nieuwe ro/ro-kade. Binnen de huidige structuur van de haven (met enerzijds de Handelshaven en anderzijds de RMT) wordt aangenomen dat de groei van de operator(en) in de Handelshaven zal gecompenseerd worden door een verdergaand verlies van verkeer door de RMT. Dit betekent concreet dat er voorlopig voor de haven van Oostende een stabilisatie wordt aangehouden. Een ombuiging van de commerciële strategie van de Regie voor Maritiem Transport kan nieuwe perspectieven bieden. Voorlopig is de situatie nog erg onzeker. Van zodra meer duidelijkheid bestaat over de effecten van de renovatie in de voorhaven van Oostende en de reorganisatie van de Regie voor Maritiem Transport, kunnen de vooruitzichten herzien worden. De vooruitzichten worden voor de havens van Zeebrugge en Oostende samengevat in tabel 38:

Tabel 38: vooruitzichten voor het ro/ro-kanaalverkeer in Zeebrugge en Oostende (in miljoen ton)

	1994	2001	2005	groei 1994-2001	groei 2002-2005
Zeebrugge*	13,0	18,1	21,8	4,8 %	4,8 %
Oostende	3,2	3,2	3,2	0,0 %	0,0 %
Totaal	16,2	21,3	25,0	4,0 %	4,0 %

* exclusief vervoer van nieuwe personenwagens

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

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 1992 werden in de wereld 35 miljoen personenwagens en ruim 14 miljoen vrachtwagens geproduceerd, met Europa als de grootste autoproducent ter wereld. Evenals in Noord-Amerika is de Europese autoproduktie sterk gericht op de thuismarkt. De Japanse autoproduktie, 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 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 39: De wereldproductie van auto's, in 1.000 stuks, 1994

	Personenwagens	Vrachtwagens
Europese Unie	12·417	1·481
waaronder:		
Duitsland	4·094	262
Frankrijk	3·175	383
Groot-Brittannië	1·467	228
Italië	1·341	194
België	428	70
Nederland	92	23
Spanje	1·822	321
Andere Europese landen	1·632	326
Europa totaal	14·049	1·807
Verenigde Staten	6·614	5·649
Canada	1·216	1·106
Mexico	840	241
Argentinië	338	70
Brazilië	1·249	334
Japan	7·801	2·753
Zuid-Korea	1·806	506
Overige	1·290	2·073
Algemeen totaal	35·203	14·539

Bron: Verband der Automobilindustrie, Duitsland

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 invoerbepeningen 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 zullen er naar schatting 6 miljoen auto's maritiem worden vervoerd in 1995. In 1987 waren het nog ca. 7,5 miljoen stuks. De produktiestijgingen 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.

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

Tabel 40: maritiem vervoer van auto's in de Vlaamse havens (in 1.000 ton), 1988-1994

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1988	577	571	151	1.299
1989	662	573	201	1.436
1990	686	529	209	1.424
1991	799	523	193	1.515
1992	865	514	226	1.605
1993	862	448	360	1.670
1994	930	494	483	1.907
groei 88-94	+8,3 %	-2,4 %	+21,4 %	+6,6 %

Bron: Jaarverslag VHC / Havenbesturen

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 6,6 % per jaar toegenomen. De herkomsten en bestemmingen van de wagens verschuiven en crisisperioden - 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. Overig roll-on-roll-off verkeer

5.1 Huidige situatie

Roll-on-roll-off goederen omvatten het kanaalverkeer, de nieuwe en gebruikte personenwagens en vrachtwagens en een aantal woudprodukten. 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 41). Het gaat in hoofdzaak over woudprodukten en een aantal niet nader gespecificeerde goederen.

Tabel 41: "overige ro/ro" in de Vlaamse havens (in 1.000 ton), 1988-1994

	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
groei 88-94	-0,7 %	+15,7 %	-2,5 %	+0,9 %

Bron: Jaarverslag VHC / Havenbesturen

5.2 Toekomstverwachtingen

De groep "overige ro/ro" wordt geacht in de toekomst te zullen groeien met jaarlijks 1 %.

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 maken 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.

Synthese en conclusies

In het tweede “Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling” van de Vlaamse Havencommissie wordt in een eerste hoofdstuk dieper ingegaan op het aspect “concurrentie”: de positie van de Vlaamse havens wordt bepaald in functie van de andere havens in de Le Havre-Hamburg range, doch er wordt ook nagegaan of het zinvol kan zijn om andere havenranges te definiëren. De gehanteerde methode geeft een zicht op de concurrentieverhoudingen in een ruim Noord-West-Europees havenkader.

In de volgende hoofdstukken wordt onderzocht en beschreven welke de mogelijke ontwikkelingen zijn op het vlak van het maritieme havenverkeer. Er wordt berekend hoeveel tonnen er in de toekomst in de Vlaamse haven zullen worden overgeslagen. Het spreekt voor zich dat dergelijke informatie van belang is bij beleidsbeslissingen die betrekking hebben op de Vlaamse havens en op de toekomstige infrastructurele uitbouw van de Vlaamse havens in het bijzonder. In het tweede hoofdstuk wordt een “globale” prognose uitgewerkt, in het derde en vierde hoofdstuk worden de prognoseresultaten opgebouwd uit detailinformatie over verschillende goederengroepen. De resultaten van beide prognosetechnieken worden weergegeven en vergeleken in deze conclusies.

1. Positionering van de Vlaamse havens tegenover de belangrijkste concurrerende havens

Het eerste hoofdstuk van het rapport ging dieper in op het aspect *concurrentie*. Door de complexiteit van het begrip concurrentie werden slechts enkele invalshoeken gehanteerd. De doelstelling van het hoofdstuk ligt in (1) de situering van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range, (2) het definiëren van alternatieve havenranges en (3) het aangeven van de belangrijkste buitenlandse concurrenten.

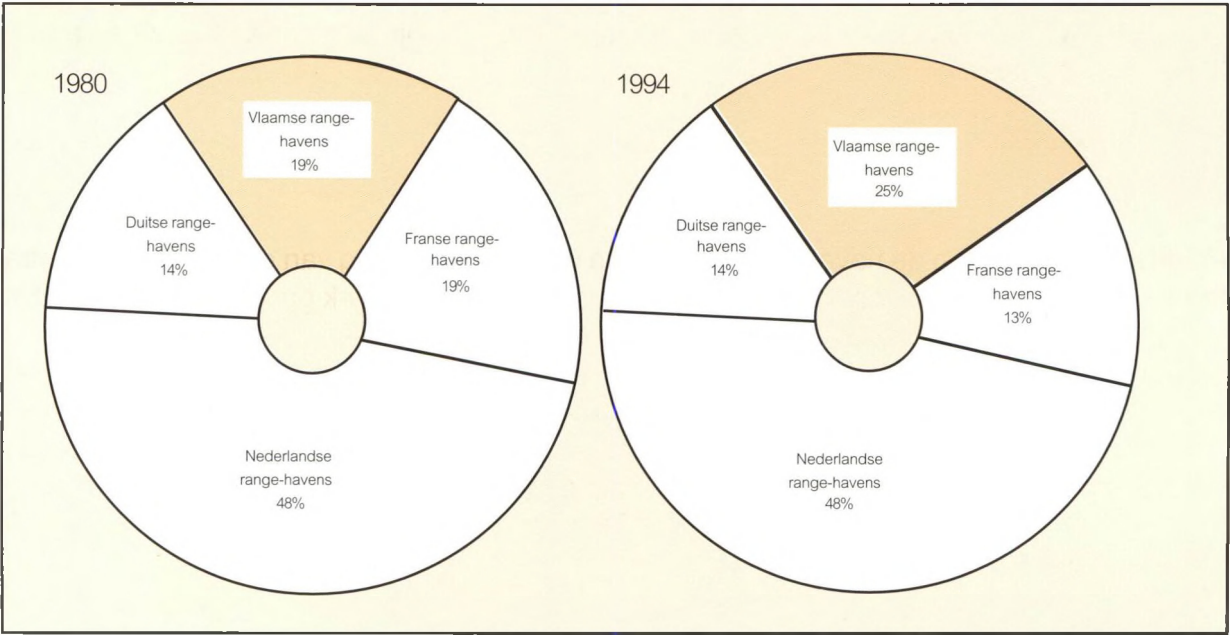
1.1 Situering van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range

De Le Havre-Hamburg range bestaat uit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Le Havre en Duinkerke. In het kader van de opdracht van de Vlaamse Havencommissie werd ook de haven van Oostende opgenomen.

De Vlaamse havens nemen in de Le Havre-Hamburg range bijna een kwart van het maritieme havenverkeer voor hun rekening. In de periode 1980-1994 is het marktaandeel van de Vlaamse havens geëvolueerd van 18,9 % tot 24,9 %.

Grafiek 29 geeft een beeld van de evolutie van de totale markt. De havens van Gent en Oostende zijn in de beschouwde periode gegroeid met een jaarlijks gemiddelde van 1,9 %. De jaarlijkse gemiddelde groei van Antwerpen ligt iets hoger (2,1 %); de haven van Zeebrugge realiseerde een gemiddelde groei van 6,2 %.

Grafiek 29: vergelijking van de samenstelling van de Le Havre-Hamburg range, 1980 en 1994



De Vlaamse havens groeiden tussen 1980 en 1994 met een jaarlijks gemiddelde van 2,7 %. Dit groeipercentage is aanmerkelijk hoger dan in de hele Le Havre-Hamburg range, waar de gemiddelde groei slechts 0,7 % bedraagt. In deze periode nam het maritieme havenverkeer in Vlaanderen toe met 52,8 miljoen ton. De Duitse range-havens (Hamburg en Bremen) kregen 9,1 miljoen ton bijkomend te verwerken en de overslagcijfers van de Nederlandse havens groeiden met 24,5 miljoen ton. De Franse havens moesten terrein prijsgeven: de overslagcijfers van 1994 lagen 26,6 miljoen ton lager dan in 1980.

1.2 Het definiëren van alternatieve havenranges en het aangeven van de belangrijkste buitenlandse concurrenten

Dikwijls worden de resultaten of de “prestaties” van een haven in tonnen uitgedrukt. Er zijn andere en misschien wel betere maatstaven te vinden, doch wanneer ook naar de beschikbaarheid en de vergelijkbaarheid van de gegevens wordt gekeken, dan is het meten van de resultaten van een haven in tonnen geen slechte oplossing.

Als de verkeersgegevens internationaal worden vergeleken en wanneer “marktaandelen” worden berekend dan wordt in de regel de “Le Havre-Hamburg range” gehanteerd als een verzameling van referentiehavens. Met het oog op de definiëring van alternatieve havenranges werd de “totale markt” opgedeeld in enkele grote marktsegmenten: droge en vloeibare massagoederen, stukgoederen en containers. Voor deze marktsegmenten worden in het rapport alternatieve havenranges voorgesteld. De basis voor deze selectie is (1) de grootte van de havens (het schaalaspect) en (2) de afstand van de buitenlandse havens tot de dichtstbijzijnde Vlaamse haven (het geografische aspect). Het schaalaspect zit vervat in de vergelijking van de marktaandelen van de havens, die telkens voor het beschouwde marktsegment voor alle havens werden berekend. Door voor de buitenlandse havens deze marktaandelen te “wegen” aan de hand van de afstand tot aan de dichtstbijzijnde Vlaamse haven, verschuift het beeld enigszins, en komt de nadruk meer te liggen op de havens die in de directe omgeving van de Vlaamse havens gelegen zijn. De “ranges” die hierdoor ontstaan, verschillen van de klassieke Le Havre-Hamburg range en zijn verschillend naargelang het beschouwde marktsegment.

Er wordt tevens gewezen op het belang van de gebondenheid van het verkeer aan de plaatselijke industrie of het plaatselijke achterland. Daarvoor wordt geduid op de mogelijke berekening van een “verplaatsbaarheidsindex”. Dergelijke index geeft aan welk deel van een marktsegment binnen de havens verplaatst kan worden als gevolg van de commerciële strategie van een andere haven. Sommig verkeer is immers zeer sterk gebonden aan de plaatselijke industrie of het plaatselijke achterland, zodat andere havens deze verkeersstromen niet of moeilijk zullen kunnen overnemen. De verplaatsbaarheidsindex werd echter niet berekend. Men kan verwachten dat de verplaatsbaarheidsindex binnen sommige marktsegmenten zal aangeven dat slechts een klein deel van het verkeer vatbaar is voor de concurrentie uit de andere havens. Dit is het geval voor de vloeibare massagoederen en in mindere mate voor de droge massagoederen. Containerverkeer daarentegen is gemakkelijker te verplaatsen van de ene haven naar de andere.

Als algemeen referentiekader heeft de klassieke Le Havre-Hamburg range een belangrijke waarde. De verkeersprognose die de grenzen moet vastleggen van de te verwachten verkeersgroei in de Vlaamse havens, zoals werd uitgewerkt in hoofdstuk 2 van het rapport, is dan ook gebaseerd op de klassieke Le Havre-Hamburg range. Wordt het totale maritieme verkeer ingedeeld in grote, welomschreven marktsegmenten zoals droge en vloeibare massagoederen, stukgoederen of containers, dan is het zinvol om ranges samen te stellen in functie van de concurrentieverhoudingen in deze marktsegmenten. In hoofdstuk 1 werden dergelijke “alternatieve” havenranges samengesteld. In de hoofdstukken 3 en 4 van het rapport werden deze havenranges gehanteerd om een algemeen beeld te geven van de deelmarkten. In tabel 42 wordt de samenstelling van deze ranges weergegeven. Deze “alternatieve” ranges duiden, per marktsegment, tevens de belangrijkste concurrenten aan.

Tabel 42: Havenranges per marktsegment

<i>Droge massagoed-range</i>	<i>Vloeibare massagoed-range</i>	<i>Stukgoed-range</i>	<i>Container-range</i>
Antwerpen	Antwerpen	Antwerpen	Antwerpen
Gent	Zeebrugge	Gent	Zeebrugge
Zeebrugge	Rotterdam	Zeebrugge	Rotterdam
Rotterdam	Amsterdam	Oostende	Amsterdam
Amsterdam	Terneuzen	Rotterdam	Duinkerke
Terneuzen	Vlissingen	Amsterdam	Le Havre
Vlissingen	Duinkerke	Terneuzen	Hamburg
IJmuiden/Velsen	Le Havre	Vlissingen	Bremen
Duinkerke	Rouen	IJmuiden/Velsen	
Rouen	Nantes-St.-Nazaire	Duinkerke	
Hamburg	Hamburg	Le Havre	
Bremen	Wilhelmshaven	Calais	
		Hamburg	
		Bremen	

2. Een globale verkeersprognose als referentiekader

2.1 De aangenomen hypothesen

Het havenverkeer fluctueert in functie van de conjuncturele en structurele economische situatie. De *globale prognose* die in dit hoofdstuk werd uitgewerkt hanteert de industriële produktie voor de Europese Unie als bepalende variabele. Er werd aangenomen dat de industriële produktie in de toekomst met jaarlijks 1,7 % zal toenemen. Dit groeicijfer is uiteraard een gemiddelde: in de toekomst zullen perioden van snelle groei worden afgewisseld door perioden van tragere groei, stagnatie of zelfs achteruitgang. De toekomstige gemiddelde groei van 1,7 % is gebaseerd op de waarnemingen in de periode 1980-1994, een periode waarin zowel gunstige economische evoluties als crisissituaties voorkwamen.

Over de toekomstige concurrentiekracht van de Vlaamse havens werden twee hypothesen geformuleerd. In een eerste scenario werd aangenomen dat de Vlaamse havens hun huidige marktaandeel (1994) van 24,9 % in de Le Havre-Hamburg range zullen behouden. Een tweede scenario houdt rekening met een geleidelijk toenemend marktaandeel, overeenkomstig de trend die in de periode 1983-1994 werd waargenomen.

2.2 Bepaling van referentiewaarden

Bij de resultaten van deze *globale prognose* en bij de beoordeling van de methode die werd gebruikt om de resultaten te bereiken moet de doelstelling ervan voor ogen gehouden worden. Op basis van een eenvoudige methode worden referentiewaarden bepaald voor de toekomstige verkeersontwikkeling in de Vlaamse havens. Deze referentiewaarden bepalen de grootteorde van de toekomstige verkeersontwikkeling en dienen om de deelprognoses, die in de volgende hoofdstukken van dit rapport worden uitgewerkt, op hun realiteitswaarde te toetsen.

De verschillende scenario's die werden uitgewerkt voorspellen voor de Vlaamse havens een bijkomende verkeersstroom tussen de 30,8 en de 47,2 miljoen ton tussen 1994 en 2005. Tussen 1994 en 2001 zal volgens deze globale prognose tussen de 17,7 en de 26,6 miljoen ton worden gerealiseerd. Deze resultaten moeten beschouwd worden als referentiewaarden voor de som van alle deelprognoses die in de volgende hoofdstukken worden uitgewerkt.

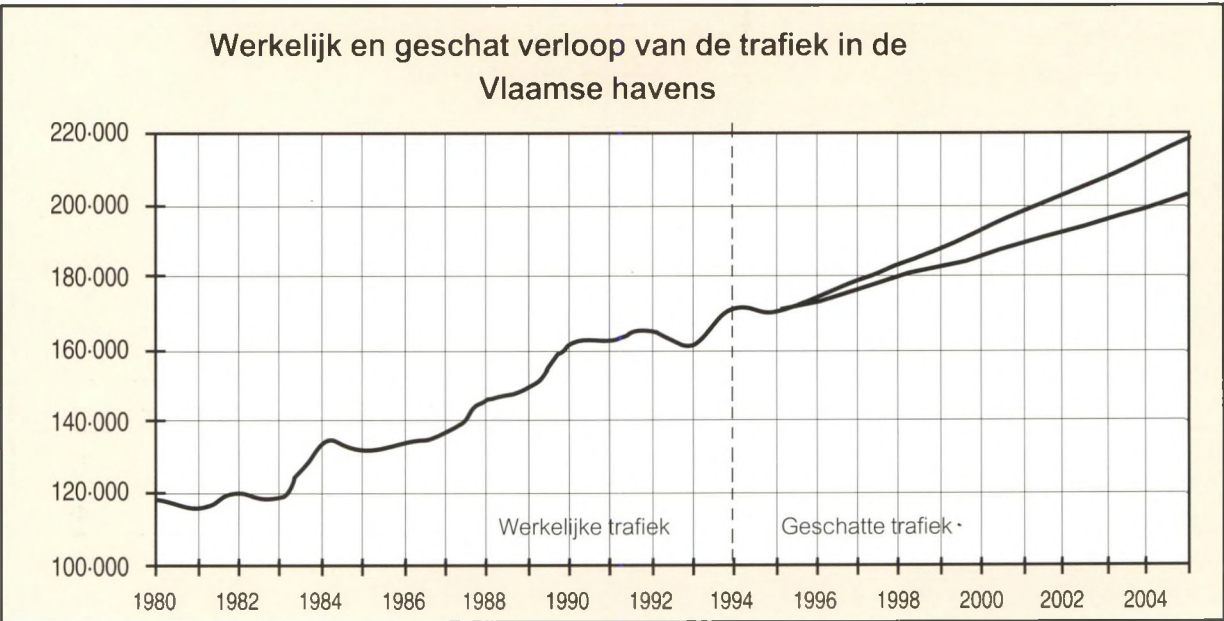
In het vorige Jaarlijks Rapport (1994) werd voor 2001 een onder- en bovengrens van de totale verkeersstroom in de Vlaamse havens voorspeld van 183 respectievelijk 207 miljoen ton. De in dit hoofdstuk voorspelde referentiewaarden wijken hiervan enigszins af: in 2001 zou de minst gunstige referentiewaarde liggen op 188,8 miljoen ton en zou de meest gunstige referentiewaarde liggen op 197,7 miljoen ton. De nieuwe "ondergrens" ligt dus hoger en de "bovengrens" ligt lager. Met andere woorden: de spreiding van de resultaten is afgenomen. De in dit Jaarlijks Rapport uitgewerkte verkeersprognose spreekt de resultaten uit het vorige Jaarlijks Rapport van de Vlaamse Havencommissie dus niet tegen.

Grafiek 30 en tabel 43 geeft de twee referentiewaarden van de globale prognose weer.

Tabel 43: Schatting van het verkeer in de Vlaamse havens voor de periode 1995-2005, in miljoen ton

scenario	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
jl. groei I.P. = 1,7 %, behoud marktaandeel	171,1	170,6	173,5	176,5	179,5	182,5	185,6	188,2	192,0	195,3	198,6	201,9
			ondergrens									
jl. groei I.P. = 1,7 %, groei marktaandeel	171,1	170,0	174,3	178,8	183,4	188,0	192,8	197,7	202,6	207,7	213,0	218,3
			bovengrens									

Grafiek 30



Deze *globale prognose* is gebaseerd op enerzijds de verwachtingen met betrekking tot de economische evolutie en anderzijds de verwachtingen inzake de concurrentiekracht van de Vlaamse havens. Op de concurrentiekracht van de Vlaamse havens zal echter een belangrijke invloed uitgeoefend worden door het gevoerde investeringsbeleid van de betrokken havenbesturen en de gewestelijke overheid. De mate van efficiëntie van het gevoerde investeringsbeleid zal bepalend zijn voor de werkelijke verkeersevolutie, en dus voor de mate waarin de ondergrens dan wel de bovengrens van het geschetste referentiekader wordt bereikt.

3. De toekomstmogelijkheden van de Vlaamse havens op basis van deelprognoses

3.1 Overzicht van de resultaten

Tabel 44: verkeersevolutie 1994-2001-2005, Vlaamse havens, in miljoen ton

Verschijningsvorm en subgroep	Verkeer 1994	Verkeer 2001	Verkeer 2005	Vershil 1994-2001	Vershil 1994- 2005
1. Massagoederen	92,1	93,9	97,0	+1,8	+4,9
- Ertsen	17,4	12,2	11,2	-5,2	-6,2
- Vaste brandstoffen	14,2	17,0	18,4	+2,8	+4,2
- Granen en derivaten	5,1	5,1	5,1	0,0	0,0
- Meststoffen	5,6	5,2	5,0	-0,4	-0,6
- Andere droge massagoederen	13,0	13,0	13,0	0,0	0,0
- Vloeibare massagoederen	36,8	41,4	44,3	+4,6	+7,5
2. Stukgoederen	78,6	102,8	123,0	+24,2	+44,4
- Containers	31,8	48,5	63,6	+16,7	+34,2
- Roll-on-roll-off: Kanaalverkeer	16,2	21,3	25,0	+5,1	+8,8
- Roll-on-roll-off: Auto's	1,9	2,2	2,4	+0,3	+0,5
- Roll-on-roll-off: Overige	2,9	3,1	3,2	+0,2	+0,3
- Conventioneel stukgoed	25,8	27,7	28,8	+1,9	+3,0
Totaal	170,7	196,7	220,0	+26,0	+49,3

In de hoofdstukken 3 en 4 werd op basis van kwalitatieve en kwantitatieve informatie een schatting gemaakt van het toekomstig verloop van het verkeer van de belangrijkste goederengroepen of verschijningsvormen. Algemeen geldt dat er verwacht mag worden volgens de deelprognoses dat het totale maritieme goederenverkeer in de toekomst vrij sterk zal toenemen. Naar schatting zal het goederenverkeer stijgen tussen 1994 en 2005 van 170,7 naar 220,0 miljoen ton, zijnde een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,3 % per jaar ¹.

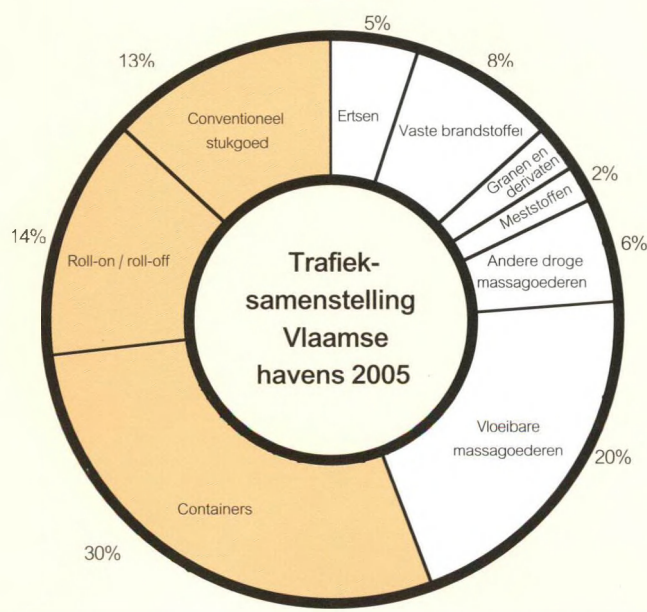
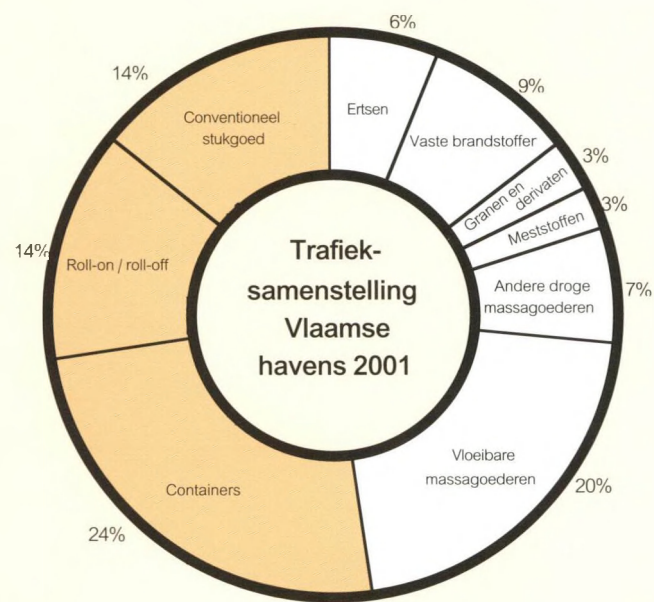
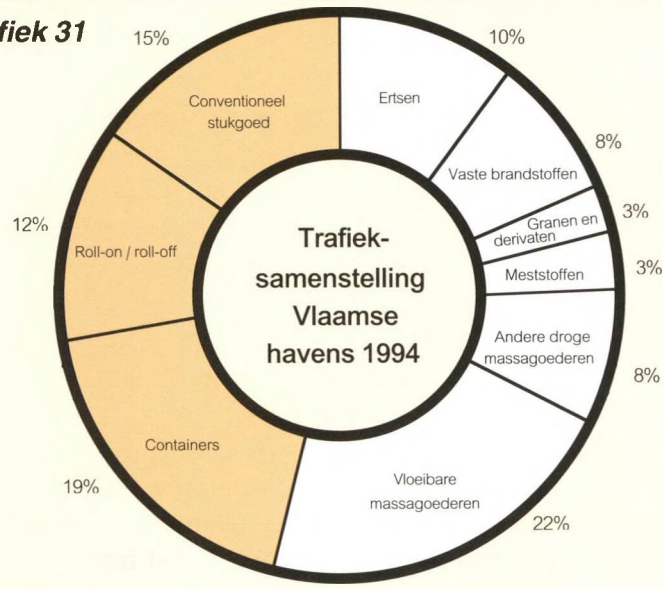
De grootste groei wordt verwacht bij de stukgoederen. Vooral het containerverkeer zal in de nabije toekomst sterk blijven toenemen (meer dan een verdubbeling tegen 2005) en ook voor de roll-on-roll-off zijn de perspectieven bijzonder gunstig (vooral voor het Kanaalverkeer). Voor de conventionele stukgoederen kan nog een matige toename worden verwacht. Het geheel van containers, ro/ro en conventionele stukgoederen samen zal gemiddeld met ca. 4,2 % groeien tussen 1994 en 2005.

¹ De jaarlijkse groei ligt op gemiddeld 2,0 % tussen 1994 en 2001 en op 2,8 % tussen 2002 en 2005. Over de volledige periode 1994-2001 bedraagt de gemiddelde jaarlijkse groei 2,3 %.

Voor de massagoederen zijn de vooruitzichten slechts zeer gematigd. Enerzijds zijn er een aantal deelgroepen waarvoor de verwachtingen gunstig zijn, zoals de vloeibare massagoederen en de vaste brandstoffen (kolen). Voor de restpost "overige droge massagoederen" werd een stabilisatie vooropgesteld. Dit betekent dat er binnen deze heterogene groep zowel stijgers als dalers voorkomen, doch dat er voor het geheel van deze goederen geen uitgesproken stijging of daling mag verwacht worden. Ook voor de granen en de derivaten daarvan mag een stabilisatie op het huidige niveau worden verwacht. Andere subgroepen, zoals ijzererts en meststoffen, zullen in de toekomst aan belang verliezen. De massagoederen zullen volgens de deelprognoses in het geheel toenemen met gemiddeld 0,5 % per jaar. De groei zit echter in de vloeibare massagoederen (gemiddeld 1,7 % per jaar) en niet in de droge massagoederen (gemiddelde groei: -0,4 % per jaar).

Zoals reeds aangegeven zal de samenstelling van het goederenpakket in de Vlaamse havens geleidelijk een wijziging ondergaan in de toekomst. In het verleden werd het goederenpakket in de Vlaamse havens overwegend in de vorm van droge en vloeibare massagoederen aan- en afgevoerd. Dit is ook nu nog het geval (in 1994 bedroeg het aandeel van de massagoederen 54 %). In de toekomst - in het rapport wordt daarmee de periode 1995-2005 bedoeld - zullen de stukgoederen een steeds belangrijkere plaats innemen in het geheel van het goederenverkeer van en naar de Vlaamse havens. Tegen 2001 zal het aandeel van de massagoederen afgenomen zijn tot 48 % en tegen 2005 zal dat aandeel nog 43 % bedragen. Met name het containerverkeer, en, in mindere mate, het roll-on-roll-off verkeer, zullen in belang sterk toenemen. Het containerverkeer nam in 1994 ca. 19 % in van het maritieme havenverkeer in Vlaanderen, tegen 2005 zal dit toegenomen zijn tot ca. 30 %. Grafiek 31 geeft deze evolutie weer.

Grafiek 31



3.2 Een vergelijking van de resultaten van de deelprognoses met de globale prognose

De prognosemethode zoals in hoofdstuk 2 werd uitgewerkt, is gebaseerd op historische trends waarop eenvoudige statistische technieken werden toegepast. De methode houdt rekening met de algemene conjuncturele en structurele wijzigingen en hanteert hypothesen met betrekking tot de toekomstige concurrentiekracht van de Vlaamse havens. De resultaten van de prognosetechnieken zijn heel algemeen, en geven uitsluitend een schatting van de evolutie van het *totale maritieme havenverkeer* aan. De scenario's met het hoogste en het laagste resultaat worden als respectievelijk de boven- en de ondergrens beschouwd van de waarschijnlijke evolutie van het maritieme havenverkeer in de Vlaamse havens.

In de hoofdstukken 3 en 4 werden deelprognoses uitgewerkt. Deze vooruitzichten bieden meer gedetailleerde informatie, doch staan in feite los van elkaar. Om de relevantie van het geheel van de deelprognoses na te gaan wordt de som van de deelprognoses getoetst aan de boven- en ondergrens die door middel van de globale prognose werd berekend. Tabel 45 geeft de resultaten weer van deze toetsing. Het gesommeerde resultaat van de deelprognoses blijkt in dezelfde grootteorde te liggen als de bovengrens die met behulp van de globale prognose werd bepaald.

Tabel 45: Vergelijking van de globale prognose met het gesommeerde resultaat van de deelprognoses, in miljoen ton

	1994*	2001	2005	gemiddelde % groei 1994-2005
ondergrens	171,1	188,8	201,9	1,5 %
bovengrens	171,1	197,7	218,3	2,2 %
gesommeerd resultaat deelprognoses	170,7	196,7	220,0	2,3 %

* de afwijking is toe te schrijven aan afronding

Samenstelling Vlaamse Havencommissie

Voorzitter met raadgevende stem

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar RUCA)

Leden (op 24.01.1996)

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 (burgemeester van Oostende)

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 (secretaris verbond ACV Oostende)
Naveau Vic (nationaal secretaris LBC/NVK)

Vertegenwoordigers van de werkgevers:

NCMV:

Langerock Jeroen (studiedienst NCMV)
Peeters Kris (secretaris-generaal NCMV)

VEV:

Clémer Guy (directeur studiedienst VEV)
Pellens Jan (gedelegeerd bestuurder Hessenatie nv)
Restiau Robert (afgevaardigd-bestuurder Vlaamse Havenvereniging)
Verboven Maurice (directeur-generaal Kamer van Handel en Nijverheid Antwerpen)
Vermeulen Marc (secretaris-generaal Kamer van Handel en Nijverheid Gent)
Vierstraete André (bestuurder Vlaamse Havenvereniging)

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: Muyters Philippe
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.

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