

Verkenning Havenmonitor Internationaal Perspectief

**Uitgevoerd in opdracht van:
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer**

Den Haag, 10 augustus 2006

Inhoudsopgave

Blz.

Samenvatting	5
Executive summary	9
Hoofdstuk 1 Inleiding	13
Hoofdstuk 2 Economische indicatoren	17
2.1 België	17
2.2 Duitsland	20
2.3 Frankrijk	23
2.4 Conclusie	25
Hoofdstuk 3 Overslagstromen	31
Hoofdstuk 4 Perspectief internationale vergelijking	45
Hoofdstuk 5 Conclusie	49
Bijlage 1 Bronnen	52

Bijlage 2	Matrix economische indicatoren	53
Bijlage 3	Extra voorbeelden Product portfolio analyse	64

Samenvatting

De Havenmonitor brengt jaarlijks de economische prestaties van de Nederlandse zeehavengebieden in kaart, in termen van werkgelegenheid, toegevoegde waarde, private investeringen en recent ook het aantal bedrijfsvestigingen. Deze verkenning dient om de mogelijkheden voor internationale concurrentievergelijking in kaart te brengen. Hiervoor is ondermeer een inventarisatie uitgevoerd naar de beschikbaarheid en vergelijkbaarheid van deze vier economische indicatoren maar ook de analyse van de concurrentiepositie van Nederlandse havens in de Hamburg – Le Havre range op basis van overslagstatistieken.

Naast bovengenoemde analyses is de internationale vergelijking van havens in breder perspectief geplaatst door een overzicht te geven van de belanghebbenden en hun informatiebehoefte in de haven. Deze verschillen in behoeften resulteren in inzet van verschillende onderzoeksmethoden en –toepassingen.

Beschikbaarheid en vergelijkbaarheid vier economische indicatoren

Voor de volgende buitenlandse zeehavens in de HLH-range is de beschikbaarheid en vergelijkbaarheid van de vier economische indicatoren geïnterviewd, zoals die in de Klassieke Havenmonitor worden gebruikt: Hamburg, Bremen, Wilhelmshaven, Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Le Havre en Duinkerken.

Uit de verkenning blijkt dat het op basis van de momenteel beschikbare data niet mogelijk is om de economische prestaties internationaal te vergelijken (dat wil zeggen voor de geselecteerde zeehavens in de H-LH range). De analyses zijn niet vergelijkbaar, worden incidenteel uitgevoerd volgens een zeer uiteenlopende aanpak of ontbreken simpelweg. In sommige gevallen is gespecificeerde data over economische indicatoren alleen voor intern gebruik beschikbaar. In tegenstelling tot Nederland en België bestaat er in Duitsland en Frankrijk geen nationale overkoepelende organisatie voor de zeehavens die de taak op zich zouden kunnen nemen om de economische prestaties structureel en uniform in kaart te brengen.

Voor de Vlaamse zeehavens wordt op gestructureerde wijze de economische betekenis in kaart gebracht. De analyses naar de economische betekenis van de Nederlandse en Vlaamse zeehavens verschillen echter zowel qua methodiek (bottom-up vs. top-down) als qua functionele afbakening (relevante activiteiten) en geografische afbakening (relevant havengebied). Daarom is een vergelijking van de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse zeehavens op absolute cijfers niet haalbaar. Afwijkende definities voor werkgelegenheid en toegevoegde waarde vormen hierop een aanvullende belemmering.

Met uitzondering van Hamburg wordt voor de Duitse en Franse zeehavens hooguit incidenteel een analyse uitgevoerd volgens een afwijkende aanpak, veelal vanuit een bottom-up benadering (questionnaires) aangevuld met statistische analyses. Ook bij deze havens is sprake van een afwijkende methodiek, functionele en geografische afbakening.

Bij een afwijkende functionele afbakening biedt de soms gehanteerde standaard codering (waardoor een vertaalslag mogelijk is naar de in de Havenmonitor gehanteerde SBI-codes) perspectief voor vergelijking. Voor de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse zeehavens is hierdoor een vergelijking van relatieve ontwikkelingen voor afgebakende, uniforme sectoren mogelijk. Als sprake is van een heldere en goed onderbouwde geografische afbakening die dezelfde lading dekt en dezelfde dimensie weergeeft als bij de Havenmonitor, dan hoeft een afwijkende afbakening geen majeure belemmering te vormen voor vergelijking.

Concurrentieanalyse op basis van overslagstatistieken

Om inzicht te verschaffen in de mogelijke kansen en bedreigingen van de economische betekenis van havens onder invloed van andere havens is in deze studie een aantal methoden aangereikt om de concurrentiepositie van zeehavens in de Hamburg – Le Havre range op basis van overslagstatistieken in kaart te brengen. De eerste methode is de 'Strategic Positioning Analysis', welke bestaat uit de volgende drie onderdelen:

- *Product Portfolio Analysis (PPA)* geeft inzicht in de samenstelling (in verschijningsvormen en goederensoorten) van de doorvoer door een haven en de ontwikkeling hierin. Zo kan per haven het marktaandeel in een range afgezet worden tegen de groei in overslag in die haven.
- *Shift-Share Analysis (SSA)* zoekt een verklaring voor de verandering in marktaandeel en groei in overslag van een haven in een range door te inventariseren welke goederensoorten in een haven sneller of langzamer zijn gegroeid dan de totale groei (per goederensoort) in de beschouwde range. Hiermee worden de goederensoorten die bijdragen in het groeiende of krimpende marktaandeel van een haven geïdentificeerd.
- *Product Diversification Analysis (PDA)*. Op basis van de Hirshman-Herfindahl index (som van de kwadraten van het marktaandeel in tonnage per goederensoort binnen een haven) wordt inzicht verschaft of een haven een gediversifieerde set van goederen overslaat. Indien een haven een weinig diverse portfolio laat zien kan dit een signaal vormen voor eventuele kansen en risico's voor de toekomstige marktpositie.

De tweede methode vertaalt de overslagstatistieken naar toegevoegde waarde voor de economie van de haven. De overslag van een ton van een bepaalde goederensoort heeft verschillende toegevoegde waarde dan overslag van een ander soort. De overslag van ruwe olie levert bijvoorbeeld minder toegevoegde waarde dan overslag van stukgoederen. Hierdoor kan een grote haven die relatief veel ruwe olie overlaat eenzelfde orde grootte toegevoegde waarde hebben als een kleinere haven die relatief veel stukgoederen overslaat. Door toepassing van deze methode wordt inzicht verworven in de toegevoegde waarde per haven aan de economie zonder dat de moeilijk verkrijgbare gegevens over de havengerelateerde werkgelegenheid en de toegevoegde waarde per werkzaam persoon. Een nadeel is dat slechts de toegevoegde waarde van de overslag op de terminals wordt meegenomen in plaats van allerlei overige havengerelateerde activiteiten.

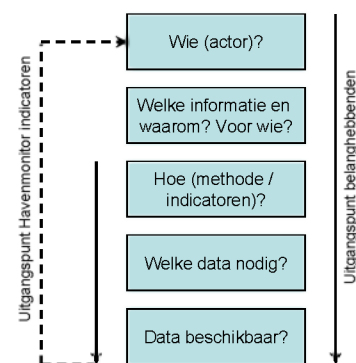
De concurrentieanalyse op basis van overslagstatistieken geeft een beeld van de ontwikkelingen die havens doormaken en doorgemaakt hebben op het gebied van marktaandelen en groei in overslag goederensoorten of verschijningsvormen. Analyse van goederenoverslag geeft echter nog geen verklaring van de marktpositie of het potentieel van een haven. Hiervoor kunnen andere concurrentieanalyses toegepast worden, waarbij indicatoren gehanteerd worden als "total transport chain costs" / "total port costs", locatiefactoren en havenefficiëntie-indicatoren.

Internationale vergelijking in breder perspectief

In het kader van deze verkenning is het zinvol zich tot slot af te vragen welk inzicht verkregen wordt door de internationale vergelijking van (de waarde van) de vier economische indicatoren en concurrentieanalyse op basis van overslagstatistieken. Het inzicht in de omvang van een havengerelateerde activiteit - in termen van werkgelegenheid, toegevoegde waarde etc. - ten opzichte van andere havens geeft het relatieve belang van die activiteit voor een specifieke haven weer alsook de marktposities van de verschillende zeehavens. Een dergelijke absolute waarneming zegt echter nog niets over de concurrentiepositie van een haven. Daarnaast geeft een concurrentieanalyse op basis van overslagstatistieken een beeld van historische ontwikkelingen in marktaandeel (per goederensoort) in plaats van een toekomstbeeld en tevens ontbreekt een verklarende analyse. Het is de samenhang van verschillende methoden om havens te vergelijken, in combinatie met aanvullende studies zoals een marktanalyse, waarmee een compleet beeld kan worden bepaald van de concurrentieposities en economische betekenis van havens.

Het is tevens van belang om te realiseren dat de informatiebehoefte van de diverse belanghebbenden in de haven kan verschillen en derhalve de voorkeur voor analytische methoden en de daarbij benodigde data om tot de gewenste inzichten te komen. Het hiernaast weergegeven schema geeft een logische volgorde van afwegingen weer vanuit de verschillende actoren voor het bepalen van de meest geschikte onderzoeksmethode en daarbij benodigde data.

In deze verkenning is een inventarisatie gemaakt van welke aanvullende methoden van vergelijking van havens beschikbaar zijn en voor welke belanghebbenden deze zinvolle inzichten opleveren.



Conclusies

De conclusies van deze verkenning zijn tweeledig:

- Enerzijds is aan de hand van de beschikbare indicatoren een correcte vergelijking op economisch gebied (toegevoegde waarde, werkgelegenheid, private investeringen en bedrijfsvestigingen) niet mogelijk. De benodigde data zijn niet (structureel) of niet uniform beschikbaar en er bestaan verschillen in zowel methodiek, geografische en functionele afbakening en definities van de indicatoren om tot een vergelijking van de indicatoren te komen. Voor een eenduidige vergelijking is het wenselijk de data reeds voor verwerking te uniformeren. Een internationale vergelijking van zeehavens aan de hand van de indicatoren wordt alleen mogelijk geacht indien de methodologie en brondata gestroomlijnd wordt, bij voorkeur vanuit een overkoepelende Europese organisatie (zoals ESPO). Wellicht kan vanuit deze organisatie het benodigde draagvlak voor een internationale verkenning gecreëerd worden om een gezamenlijke en uniforme aanpak te definiëren en te garanderen.
- Anderzijds zullen en kunnen naast de vier economische indicatoren en analyse van overslagstatistieken andere methodieken, indicatoren en analyses gebruikt worden voor vergelijking van havens in een breder perspectief. Het is daarbij van belang de specifieke interesse van de betrokken belanghebbenden ('actoren') centraal te stellen en vervolgens te zoeken naar geschikte methoden om een bruikbare analyse van zeehavens in internationaal perspectief te ontwikkelen.

Aanbevelingen

De Havenmonitor fungeert voornamelijk als instrument om de economische waarde en het belang van de Nederlandse havensector aan te duiden ten opzichte van de Nederlandse economie. Het aanscherpen van de bestaande methodiek om bijvoorbeeld dubbeltellingen zoveel mogelijk te voorkomen en het toevoegen en uitbreiden van deze analyse tot Europees schaalniveau is wenselijk om beter inzicht te krijgen in de prestaties van Nederlandse zeehavens in vergelijking met concurrerende zeehavens in de HLH-range. Hiervoor dient echter vanuit een breder draagvlak een omvangrijke aanpassing van brondata, methodologie en definities geïnitieerd te worden. Op basis van deze uitkomsten wordt geadviseerd om:

- een nadere analyse naar de brondata uit te voeren die, indien beschikbaar, vervolgens op een gestructureerde, uniforme aanpak en afbakening gedefinieerd dient te worden;
- zich te richten op de vergelijking van de relatieve ontwikkeling (dynamiek) van economische indicatoren die, in tegenstelling tot een vergelijking van absolute waarden, soms wel mogelijk is en een waardevol inzicht kan geven in de ontwikkelingen in concurrentieverhoudingen;
- inzicht te krijgen in de achterliggende factoren die deze ontwikkelingen verklaren. Daarom is een aanvullende verklarende analyse gewenst die een bottom-up benadering vergt;
- dit initiatief voor internationale vergelijking op Europees niveau in te steken, gezien het belang dat alle zeehavens in de H-LH range hierbij hebben. De ESPO kan hier een initiërende rol in spelen.

Naast het bepalen van de vier Klassieke Havenmonitor indicatoren is het zinvol om voor een internationale concurrentievergelijking analyses uit te voeren op basis van overslagstatistieken. Aangezien de Havenmonitor van oudsher een sectoranalyse betreft wordt gedacht aan parallelle onderzoeken aan de Havenmonitor, waarbij specifieke vraagstukken van belanghebbenden aan een grondiger onderzoek onderworpen kunnen worden. Belangrijk is dat voordat een dergelijke studie wordt aangevraagd er een duidelijk beeld bestaat van de vragen die de verschillende belanghebbenden beantwoord willen hebben. Deze vragen zijn essentieel om de meest geschikte onderzoekstoepassing en –methodiek te formuleren.

Executive summary

The Dutch Havenmonitor (port monitor) annually presents the economic performance of the Dutch seaport areas in terms of employment, added value, private investments and recently also the number of establishments. This study serves to analyse the possibilities for international comparison of the competitive position of ports. For this reason an inventory has been made to show the level of availability as well as the level of comparison of these four economic indicators but also the analysis of the competitive position of the Dutch ports in Hamburg – Le Havre range based on the throughput statistics.

The international comparison of the ports has been placed in a broader perspective by giving an overview of the interested parties and their need for information regarding ports. According to their needs matching research methods will be applied.

Availability and comparison of four economic indicators

An assessment has been made of the four economic indicators, as used in the classical port monitor, regarding the following foreign seaports in the HLH-range: Hamburg, Bremen, Wilhelmshaven, Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Le Havre en Duinkerken.

The analysis shows that at present it is not possible to compare the economic performance internationally (that is to say for the selected seaports in the HLH-range) based upon available data and indicators. The methods used are not comparable, the analyses are executed only incidentally, using different approaches or are simply not available at all. In some cases data about the economic indicators are not publicly available but are for internal use only. Contrary to The Netherlands and Belgium, Germany and France do not have a co-ordinating organisation for the seaports at national level that could take the responsibility to analyse the economic performance in a structural and uniform way.

The economic performance of the Flanders seaports is analysed annually in a structured way. Yet compared to the analysis in the Dutch Havenmonitor, the Flemish approach differs both with regards to the applied method (bottom-up vs. top-down) as with regards to functional definition (relevant activities) and geographical definition. Therefore a comparison of the Dutch and Flemish seaports is not feasible in terms of absolute values. Furthermore, different definitions for employment and added value comprise an additional bottleneck.

Except for Hamburg, the economic performance of the German and French seaports are only analysed incidentally, through diverse methods and mostly using a bottom-up approach (surveys) together with statistic analysis. For these seaports the functional and geographical definitions vary also.

In case of a different functional definition, the use of a standard classification of activity codes (enabling the translation of the standard codes used into the SBI-codes being used in the Dutch Havenmonitor) offers possibilities for international comparisons. Consequently, the economic performance of the Dutch and Flanders seaports can be compared as far as the relative development of well-defined and uniform activities is concerned. In case of a clear and well motivated geographical defini-

tion with a comparable coverage and dimension as is used in the Dutch Havenmonitor, a different definition does not have to be a major bottleneck for comparison.

Competitive analysis based on port throughput statistics

In order to gain insight in both opportunities as well as the threats regarding the economic importance of ports in relation to other ports, a number of methods have been offered in this study in order to map the competitive position of the sea ports in the Hamburg-Le Havre range based on the port throughput statistics. The first method, the 'Strategic Positioning Analysis' consists of the following components:

- *Product Portfolio Analysis (PPA)* shows the structure (regarding the appearance and type of cargo) of the throughput of the port and the development regarding this throughput. In this way the market share in the considered range can be compared to the growth of the throughput in the port.
- *Shift-Share Analysis (SSA)* searches for explanations regarding the dynamics in market shares and growth of the port in the considered range by assessing which goods have shown a larger or smaller growth than average in the range. This will identify what cargo contributed to a growth or caused a decline of the ports market share.
- *Product Diversification Analysis (PDA)*. Based on the Hirshman-Herfindahl index (sum of squares of market share in tonnage per type of cargo in a port) insight is provided whether the throughput of a port consists of a diversified set of goods. If a port does not show an extended portfolio, this can be seen as a signal regarding opportunities and risks for the future market position of the port.

The second method determines the added value of ports to economy based on throughput statistics. The throughput of one ton of a type of cargo results in a different added value than for other types of cargo. For instance, crude oil brings less added value than general cargo. Consequently a larger port that deals with a relatively large amount of crude oil could have comparable added value as a smaller port that deals with a relatively large amount of general cargo. By applying this method, insight can be gained with regards to the added value to economy of a port without using statistics on port related employment and added value per employee, which is hard to acquire. A disadvantage of this method is that it only takes the added value of throughput at terminals into account and does not consider other port related activities.

The competitive analysis based on throughput statistics provides an overview of the dynamics in market shares and growth of ports. However, it does not give an explanation of the market position of ports or their potential. In order to gain such insight, other methods of competitive analysis can be applied like "total transport chain costs" / "total port costs", location factors and port-efficiency indicators.

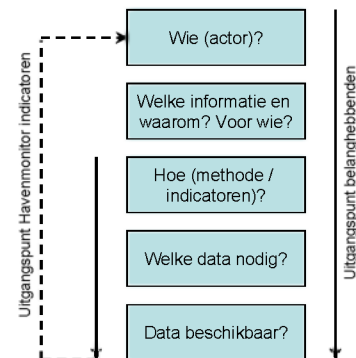
International comparison in broader perspective

Within the framework of this study it is important that one has to consider what information is obtained for international comparison of (the value of) economic indicators and competitive analysis based on throughput statistics. The understanding of the size of port related activities – in terms of employment, added value etc. – compared to other seaports, shows the relative interest of that activ-

ity for a specific port as well as the market position of the various seaports. Yet such an observation in absolute terms provides no understanding of the competitive position of a seaport. In addition, a competitive analysis of ports based on throughput statistics shows historical dynamics in market shares in stead of a picture of the future position of ports. Besides, an explanatory analysis is absent. It is the synergy of different methods to compare ports, combined with additional studies such as market analysis that provides more complete understanding of the competitive position and economic meaning of ports.

Furthermore it is of significance to realise that the need for information of various interested parties in ports can differ and because of this the preference for analytical methods and data required for the desired information. The scheme shown alongside gives a logical sequence of questions that should be asked to establish the most suitable research method and data accordingly needed.

In this study an assessment was made of available methods of comparison of ports and the useful insights these methods provide for the different interested parties.



Conclusions

The conclusions of this study are twofold.

- Based on available data and indicators correct economic comparison (added value, employment, private investments and industrial premises) was not possible. The data required are not (structurally) available (uniformly) and furthermore there are differences in methods, geographical and functional scope and definitions of indicators to be able to establish a comparison of the different indicators. For an unequivocal comparison it is desired to uniform the data before processing. An international comparison of seaports through different indicators will only be possible through a streamline of both the methods and data, preferably by a European umbrella organization (like ESPO). From this organization the required support might be created to secure and define a mutual and uniform approach.
- Besides the four economic indicators and analysis of throughput statistics, additional or other methods, indicators and analyses can be applied to compare ports in a broader perspective. In this case the interest of parties involved (actors) is of central importance in the search for suitable methods for meaningful analyses of seaports in an international perspective.

Recommendations

The main function of the Havenmonitor is to assess the economic value and importance of the Dutch port sector for national economy. Refinement of existing methods in order to prevent for e.g. double counting as well as extending this analysis to European level is desirable in order to gain more insight in the performance of Dutch seaports compared to competing ports in the HLH-range. Therefore, initiatives from a broad basis are required for major adjustment to data, methods and definitions.

Based on these findings it is advised to:

- analyse the original source data in more detail, which, if available, needs to be defined according to a structured and uniform approach;
- focus on the comparison of relative developments (dynamics) of the economic indicators which, contrary to the comparison of absolute values, sometimes is possible, providing a valuable overview of competitive positions;
- obtain better understanding of the underlying factors that determine the dynamics of the economic indicators; for this reason a qualitative analysis based on a bottom-up approach is desirable;
- launch the initiative for international comparison at European level, considering the interest for all seaports in the H-LH range; the ESPO could in this case play an initiating role.

Additional to defining the four classical Havenmonitor indicators it is very useful with regards to an international competitive analysis to carry out analyses based on throughput statistics. Bearing in mind that the Havenmonitor has always focused on sector analyses, conducting parallel research studies to the Havenmonitor is advised, which focus on specific issues of interested parties through thorough research. Before initiating such research a clear picture is required of the questions posed by interested parties. These questions are essential to formulate the most suitable research approach.

Hoofdstuk 1 Inleiding

Aanleiding

In voorgaande edities van de Havenmonitor was het slechts mogelijk om de Nederlandse zeehavens onderling met elkaar te vergelijken wat betreft de economische prestaties in termen van werkgelegenheid, toegevoegde waarde, private investeringen en recent ook het aantal bedrijfsvestigingen. Deze vergelijking leidt niet tot een volledig inzicht in de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens aangezien concurrentie op een internationale schaal plaatsvindt en omdat zeehavens naar gelang hun activiteiten en omvang meer of minder met elkaar concurreren.

In de Havenmonitor 2004 is wel een aanzet gemaakt met een concurrentievergelijking van de Nederlandse zeehavens vanuit internationaal perspectief, te weten de Hamburg/LeHavre-range (HLH-range), echter slechts vanuit één dimensie namelijk overslagvolumes. Deze verkenning, onderdeel van de Havenmonitor 2005, is een aanzet naar mogelijkheden voor verdergaande concurrentievergelijking.

Doelstelling

Bij een internationale vergelijking tussen zeehavens is het van belang te weten wat je wilt meten en waarom, oftewel: welke strategische vragen wil je beantwoord zien. Deze vragen zullen per betrokken actor verschillen. Een overheid die vanuit haar havenbeleid maximale werkgelegenheid en toegevoegde waarde nastreeft, heeft een andere behoefte aan internationale havenvergelijking dan de havenbeheerder die zo veel mogelijk klanten en tonnage wenst aan te trekken.

Deze verkenning dient om de mogelijkheden voor internationale concurrentievergelijking in kaart te brengen en omvat de volgende twee onderdelen:

1. Inventarisatie naar de beschikbaarheid en vergelijkbaarheid van de vier economische indicatoren werkgelegenheid, toegevoegde waarde, private investeringen en aantal bedrijfsvestigingen voor een aantal belangrijke buitenlandse zeehavens in de HLH-range.
2. Op basis van overslagstatistieken van het CBS en Eurostat inzichtelijk maken hoe de concurrentiepositie van de zeehavens in de HLH-range geduid kan worden naar marktaandeel – en de ontwikkeling hierin.

Inhoud

Inventarisatie beschikbaarheid en vergelijkbaarheid economische indicatoren

Om de beschikbaarheid van de economische indicatoren te achterhalen is een bronverkenning uitgevoerd bij relevante instanties zoals de ESPO, havenautoriteiten, statistische bureaus, onderzoeksinstanties, regionale- en nationale overheidsinstellingen, banken etc. In bijlage 1 is een overzicht van gecontacteerde instanties en gebruikte bronnen opgenomen.

Voor de beschikbaarheid van de economische indicatoren is niet alleen van belang of de indicatoren überhaupt in kaart worden gebracht, maar ook of deze data publiek beschikbaar zijn (o.a. in verband met wettelijke beperkingen, concurrentiegevoeligheden, etc.).

Om een uitspraak te kunnen doen over de vergelijkbaarheid van de data, zijn in ieder geval de volgende aspecten van belang:

- Definitie van de economische indicatoren (inclusief weergave op basis van marktprijzen of factorkosten)
- Functionele afbakening: welke activiteiten worden als havengerelateerd beschouwd, gebruik standaard coderingen zoals NACE, SBI etc¹.
- Geografische afbakening van het havengebied
- Beschikbare tijdsreeksen
- Berekeningswijze, inclusief gehanteerde onderzoeksmethoden en gebruikte brondata

Na overleg met de opdrachtgever zijn de volgende zeehavens binnen de H-LH range in beschouwing genomen:

- Hamburg
- Bremen
- Wilhelmshaven
- Antwerpen
- Gent
- Zeebrugge
- Le Havre
- Duinkerken

Hoofdstuk 2 gaat nader in op deze analyse naar de beschikbaarheid en de mate van vergelijkbaarheid van de data over de economische indicatoren.

¹ De ISIC (International Standard Industrial Classification) is de wereldstandaard voor indeling van economische activiteiten, afkomstig van de Verenigde Naties. Op de eerste twee digits van de ISIC is de NACE (Nomenclature des Activités économiques des Communautés Européennes) van de Europese Unie gebaseerd. De twee laatste digits zorgen voor een Europese detaillering. Op basis van een EU-verordening is het CBS verplicht de nationale activiteitenindeling SBI te baseren op de vier digits van de NACE. De vijfde digit is een extra uitsplitsing voor nationaal gebruik.

Overslagstatistieken en de concurrentiepositie van de HLH-havens

In de overslagstatistieken wordt uitgegaan van overgeslagen tonnen waarbij onderscheid wordt gemaakt naar goederensoort (24) en verschijningsvorm (5). Naast de in de Havenmonitor 2004 uitgevoerde product-portfolio analyse en shift-share analyse, is bekeken op welke wijze nog meer en beter inzicht verkregen kan worden in de internationale concurrentiepositie, bijvoorbeeld door omrekening van metrische tonnen naar toegevoegde waarde, zogenaamde 'waardetonnen'. De analyse wordt behandeld in hoofdstuk 3.

Perspectief voor internationale concurrentievergelijking

De centrale vraag in deze verkenning betreft de toepasbaarheid van de economische indicatoren en overslagstatistieken om zeehavens internationaal te kunnen vergelijken. Redenerend vanuit deze doelstelling en rekening houdend met de conclusies in hoofdstuk 2 en 3, geeft hoofdstuk 4 een beschouwing voor internationale concurrentievergelijking vanuit een breder perspectief.

Naast het inzicht dat verkregen kan worden met de concurrentievergelijking op basis van de economische indicatoren en overslagstatistieken, gaat dit hoofdstuk in op de methodiek hoe zeehavens (in theorie) internationaal vergeleken kunnen worden, waarbij de resultaten van beschikbare vergelijkingen/methoden/indicatoren in een helder methodisch kader worden geplaatst. Hierdoor ontstaat een palet van mogelijke en te overwegen alternatieve wijzen om tot internationale vergelijking van haven te komen. De verkenning wordt afgesloten met conclusies in hoofdstuk 5.

Hoofdstuk 2 Economische indicatoren

Voor de geselecteerde havens in achtereenvolgens België, Duitsland en Frankrijk wordt in dit hoofdstuk nader ingegaan op de beschikbaarheid en vergelijkbaarheid van de economische indicatoren. Bij het onderdeel vergelijkbaarheid wordt allereerst ingegaan op de functionele en geografische afbakening die veelal van toepassing zijn voor alle in kaart gebrachte economische indicatoren van een haven. Vervolgens worden de vier economische indicatoren behandeld, alsmede de indirecte effecten. Het hoofdstuk sluit af met een overzichtstabel, terwijl in bijlage 2 een matrix met de resultaten van de inventarisatie is opgenomen.

2.1 België

Voor de zeehavens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge worden de economische indicatoren op gelijke wijze in kaart gebracht. Onderstaande beschrijving geldt daarom voor alle 3 de zeehavens.

2.1.1 Beschikbaarheid

Voor alle Vlaamse zeehavens stelt de Nationale Bank van België (NBB) jaarlijks een publicatie op waarin het economisch belang van de Vlaamse Zeehavens wordt weergegeven. Hierbij worden de volgende indicatoren in kaart gebracht:

- directe en indirecte toegevoegde waarde
- directe en indirecte werkgelegenheid
- private en publieke investeringen
- financiële ratio's

Voor deze indicatoren zijn reeksen publiekelijk en kosteloos beschikbaar over de periode 1995-2004. De kwantitatieve analyse wordt aangevuld met een verklarende analyse waarbij ingegaan wordt op relevante ontwikkelingen (economie, beleid, positionering Hamburg-LeHavre range, havengerelateerde industriële en infrastructurele ontwikkelingen, belangrijkste partijen in termen van werkgelegenheid, toegevoegde waarde investeringen etc.).

De Vlaamse Havencommissie (VHC) die in 1989 door de Vlaamse Regering is opgericht en tot doel heeft om een bijdrage te leveren tot de voorbereiding van het havenbeleid, maakt gebruik van de data van de NBB.

De NBB hanteert een bottom-up methodiek en gaat uit van de jaarrekeningen van ondernemingen die zij tot haar beschikking heeft. De informatie van overheidsinstanties wordt verkregen via enquêtes.

2.2.2 Vergelijkbaarheid

Functionele afbakening

Voor de selectie van havengerelateerde activiteiten maakt de NBB gebruik van de standaardclassificatie van de Europese Unie NACE. De NBB maakt onderscheid naar 2 clusters:

- *Maritiem cluster*: havengebonden bedrijfstakken waarvan het bestaan essentieel is voor de zeehavens (beheer en onderhoud, scheepvaart, overslag, bevrachting, loodsdienst, sluizen, goederenopslag, baggerwerk, visserij, maritieme diensten, openbare diensten, enz.)
- *Niet-maritiem cluster*: activiteiten die nauw en wederzijds afhankelijk van de havenactiviteiten zijn wegens de geografische nabijheid (industrie, groothandel, transport, logistieke dienstverlening, openbare diensten)

Deze indeling komt niet overeen met de indeling naar knooppuntfunctie vs vestigingsplaatsfunctie zoals in de Havenmonitor gehanteerd wordt. De nationale activiteitenindeling SBI die de Havenmonitor gebruikt is echter gebaseerd op de vier digits van de NACE-indeling. Hierdoor is na een vertaalslag een vergelijking van de gegevens mogelijk.

Geografische afbakening

Voor de Vlaamse zeehavens wordt een geografische afbakening gehanteerd op basis van postcodes. De havengebieden in strikte betekenis omvatten de haventerreinen en aangrenzende, havengerelateerde industrieterreinen. Alle activiteiten van het *niet-maritieme cluster* vallen binnen het havengebied. Niet alle activiteiten van het *maritieme cluster* zijn per definitie in het havengebied gevestigd. Deze activiteiten worden op basis van hun functionele relatie met de haven wel meegenomen

De selectie van havengerelateerde activiteiten die buiten het havengebied vallen wijkt enigszins af van de Havenmonitor: volgens de Havenmonitor worden alleen de niet-locatiegebonden activiteiten (achterlandvervoer) hiertoe gerekend en niet de activiteiten binnen het door NBB gedefinieerde maritieme cluster. De geografische afbakening op basis van postcodes is vergelijkbaar met de Havenmonitor.

Werkgelegenheid

Voor de omvang van de werkgelegenheid wordt uitgegaan van het gemiddelde personeelsbestand tijdens het betreffende boekjaar, inclusief de uitgezonden havenarbeiders via de diverse werkgeversorganisaties. De werkgelegenheid wordt weergegeven in voltijdse equivalenten (VTE) die uitgaat van een gemiddelde werkweek van 38 uur, terwijl in de Havenmonitor alle personen die gemiddeld 12 uur of meer per week werkzaam zijn worden meegenomen. Mits een vertaalslag van de data mogelijk is, bijvoorbeeld van Nederlandse gegevens naar VTE dan kunnen de resultaten worden vergeleken.

Toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde die ondernemingen genereren volgt uit een selectie van posten uit de jaarrekening en als volgt gedefinieerd: personeelskosten + afschrijvingen en waardeverminderingen + voorzieningen voor risico's en lasten + bepaalde exploitatiekosten + bedrijfsresultaat, verminderd met exploitatiesubsidies. De toegevoegde waarde bij overheden betreft de som van de personeelskosten. De toegevoegde waarde wordt weergegeven in lopende marktprijzen in tegenstelling tot de in de Havenmonitor gehanteerde factorkosten. Als gevolg hiervan en het verschil in berekeningswijze is deze indicator niet één op één te vergelijken met de resultaten uit de Havenmonitor.

Investerings

De private investeringen volgen uit de post materiële vaste activa aangeschaft tijdens het boekjaar (inclusief de geproduceerde vaste activa). Tevens worden de publieke investeringen in kaart ge-

bracht. De investeringen worden weergegeven in lopende prijzen. Deze bottom-up methodiek wijkt sterk af van de top down benadering in de Havenmonitor, waarbij gebruik wordt gemaakt van nationale databases voor werkgelegenheid, en input-output tabellen om op basis van de werkgelegenheid de toegevoegde waarde te berekenen.

Indirecte effecten

Voor het maritieme en niet-maritieme cluster worden de indirecte, achterwaartse effecten berekend voor werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De effecten beperken zich niet tot de eerstelijnsleveranciers (niveau 1), maar gaan terug tot de indirecte effecten die worden opgetekend voorafgaand aan de hele keten, tot op het oneindige niveau. Voor het berekenen van de afhankelijkheidsgraden voor de toeleverende bedrijfstak worden aanbod- en gebruikstabellen van het Instituut voor de Nationale Rekeningen en input-outputtabellen van het Federaal Planbureau gebruikt.

Deze methodiek is redelijk vergelijkbaar met de Havenmonitor, hoewel het gebruik van multipliers verschillend is. De techniek voor het berekenen van de afhankelijkheidsgraden door de NBB is gebaseerd op een variant van de hypothetische extractie methode (if all demand was final demand). Door toepassing van deze methode kunnen localisatie-effecten worden bepaald. Door dit "nauwkeuriger gebruik" van input-outputtabellen, kunnen multipliers correcter worden vastgesteld in tegenstelling tot de Havenmonitor waarbij sprake is van een geforceerd gebruik van multipliers. Er valt op voorhand niet aan te geven of dit nauwkeuriger gebruik tot grotere of kleinere uitstralingseffecten leidt.

Bedrijfsvestigingen

Voor de Vlaamse zeehavens is het aantal bedrijfsvestigingen naar NACE-klasse wel bekend maar wordt niet gepresenteerd. De bedrijvendynamiek wordt dan ook niet in kaart gebracht. Voor de analyse naar bedrijvendynamiek is wel brondata beschikbaar bij de Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO), een nationaal register dat alle basisgegevens van ondernemingen en hun vestigingseenheden opslaat, vergelijkbaar met het Nederlandse Basisbedrijvenregister (BBR, in ontwikkeling). Dit register is sinds 2003 operationeel en stelt data publiek beschikbaar waarvoor kosten in rekening worden gebracht.

De havengerelateerde vestigingen kunnen op basis van hun activiteit(-en) naar NACE-indeling en postcode worden geselecteerd. Door vermelding van het vestigingseenheidsnummer, de rechtstoestand (normaal, opening/sluiting faillissement, fusie etc.) en de oprichtings- en stopzettingsdatum, kunnen het aantal bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek in kaart worden gebracht. Het register geeft geen inzicht in het aantal werknemers of een indeling naar WP-klasse, zoals bij de Havenmonitor het geval is.

2.2 Duitsland

2.3.1 Beschikbaarheid

In tegenstelling tot Nederland (Nationale Havenraad) en Vlaanderen (Vlaamse Havencommissie), kent Duitsland geen overkoepelende organisatie voor haar havens. Bovendien wordt het havenbeleid niet zozeer op nationaal niveau vormgegeven maar door de vijf betreffende deelstaten: Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Voor-Pommeren, Nedersaksen en Sleeswijk-Holstein. De meest gedetailleerde statistische informatie is ook op het niveau van de deelstaten beschikbaar. Met name als gevolg hiervan worden de economische indicatoren van de Duitse havens niet op uniforme wijze in kaart gebracht.

Deze indeling naar deelstaat maakt het lastig om met behulp van statistische data – indien beschikbaar – eigen berekeningen te maken. Bovendien is sprake van deelstaatoverschrijdende havenactiviteiten. Zo vindt een deel van de havengerelateerde activiteiten, bijvoorbeeld een Güterverkehrszen-trum, van de haven van Bremen en mogelijk ook van Hamburg buiten de stadsstaatgrenzen plaats in de omliggende deelstaat Nedersaksen.



Vooralsnog zijn er geen analyses bekend van overheidsinstanties of statistische bureaus op deelstaat niveau over de economische betekenis van (de) zeehaven(s) binnen de betreffende deelstaat.

Uit navraag bij de havenautoriteiten van Hamburg, Bremen en Wilhelmshaven blijkt dat de havenautoriteiten op verschillende wijze (methodiek, detailniveau, frequentie etc.) de economische betekenis van hun haven in kaart brengen. Bij geen enkele haven zijn tijdsreeksen opgesteld, de analyses worden incidenteel en niet voor opeenvolgende jaren opgesteld. De nadruk van de economische studies die de havens (laten) uitvoeren ligt met name op economische impact analyses van nieuwe investeringen en uitbreidingen. De analyses worden in opdracht van de havenautoriteiten of soms de deelstaten uitgevoerd door de adviesbureaus BAW, ISL en met name Planco.

Voor de haven van Wilhelmshaven geldt dat door de tot nu toe eenzijdige focus op kolen en olie een inventarisatie naar de omvang en ontwikkeling van economische indicatoren tot nu toe niet interessant genoeg is bevonden. Door de huidige investeringen in containeroverslag (JadeWeser Port) zal de economische betekenis van Wilhelmshaven naar verwachting meer aandacht krijgen.

2.3.2 Vergelijkbaarheid

- **Hamburg**

Functionele afbakening

Voor zowel de analyse naar werkgelegenheid als die naar toegevoegde waarde is de functionele afbakening verdeeld in drie categorieën, te weten direct havengerelateerde bedrijvigheid in het havengebied, direct havengerelateerde bedrijvigheid buiten het havengebied en bedrijvigheid die indirect gerelateerd is aan de haven. Binnen deze categorieën is een selectie gemaakt op basis van een in Duitsland veel toegepaste standaard indeling naar 60 sectoren (Wirtschaftszweige 2003). Deze indeling is om te zetten naar de NACE-indeling, zodat de gegevens vergelijkbaar kunnen worden gemaakt met die van de Havenmonitor.

Geografische afbakening

Geografisch gezien is het havengebied van Hamburg bij wet vastgelegd. De havenautoriteit HPA laat sinds 2001 jaarlijks door Planco een analyse uitvoeren naar de economische betekenis van de haven. De basisgegevens voor dit onderzoek zijn éénmalig verzameld door middel van het uitzetten van een questionnaire en vervolgens jaarlijks geschat door middel van statistische analyse. Om te komen tot een compleet beeld van directe en indirecte effecten is deze ook naar bedrijven buiten het havengebied gestuurd, die een directe relatie hebben met de haven, bijvoorbeeld warehouses. Statistische data zijn op het detailniveau van postcodegebieden, conform de Havenmonitor, niet beschikbaar maar worden op een hoger niveau (deelstaat of gemeente) verzameld. Hierdoor kan geen selectie naar havengebied worden gemaakt. Door de gehanteerde methodiek en gebrek aan data op detailniveau, is een geografische afbakening conform de Havenmonitor niet mogelijk.

Werkgelegenheid

Zoals reeds vermeld wordt sinds 2001 jaarlijks een analyse uitgevoerd naar de economische betekenis van de haven waaronder werkgelegenheid. De relevante werkgelegenheidsgegevens voor de Hamburgse haven volgen uit een questionnaire die in 2001 is uitgezet onder havengerelateerde bedrijven. Het jaar 2001 geldt als empirische basis. In de opvolgende jaren zijn aan de hand van statistische analyses jaarlijks inschattingen gemaakt. In 2004 zijn de laatste berekeningen uitgevoerd. Vergelijking van de werkgelegenheidsdata met die in de Havenmonitor is voor het basisjaar 2001 mogelijk, mits de questionnaire volledige en betrouwbare data heeft opgeleverd. De inschattingen voor de opvolgende jaren zonder gebruik van actuele brondata wijkt wel erg sterk af van de Havenmonitor methodiek waardoor een vergelijking niet realistisch wordt geacht.

Toegevoegde waarde

De data over toegevoegde waarde in termen van omzet (Wertschöpfung), inkomen en belastingen wordt uit dezelfde questionnaire afgeleid. Deze berekeningswijze wijkt sterk af van de methodiek die in de Havenmonitor wordt gebruikt. De gegevens over toegevoegde waarde zijn daardoor niet vergelijkbaar. Het is wellicht mogelijk dat op basis van de werkgelegenheidsgegevens de toegevoegde waarde berekend wordt conform de input-output methode van de Havenmonitor met gebruik van Duitse multipliers.

Investerings

Door middel van een questionnaire uitgezet in 2001 onder bedrijven in het havengebied zijn de huidige en toekomstige private investeringen geïnventariseerd. Deze gegevens zijn niet vergelijkbaar met de resultaten uit de Havenmonitor omdat in Hamburg sprake is van een bottum-up benadering in plaats van een top-down benadering. Bovendien zijn de gegevens in 2001 via de questionnaire verzameld op vrijwillige basis en wellicht niet volledig en representatief (in tegenstelling tot de bottum-up benadering van de NBB waar bedrijven verplicht hun jaarcijfers moeten deponeren). De havenautori-

teit HPA houdt de publieke investeringen door lokale, regionale en nationale overheden in haar haven bij, echter slechts voor intern gebruik.

Indirecte effecten

De achterwaartse indirecte effecten zijn berekend aan de hand van input-output tabellen. De methode lijkt redelijk vergelijkbaar met de methode gebruikt in de Havenmonitor. Net als bij de Havenmonitor zijn per sector multipliers gebruikt waarbij eveneens van een "geforceerd" gebruik sprake lijkt te zijn.

• **Bremen**

Functionele afbakening

In 1998 is door Planco in opdracht van de havenautoriteit HBA een onderzoek uitgevoerd naar de economische betekenis van de haven. Bij de inventarisatie naar werkgelegenheid is onderscheid gemaakt naar directe werkgelegenheid en dienstverlenende werkgelegenheid. Het is niet bekend welke sectoren tot deze twee categorieën behoren. Wel is bekend dat de in Duitsland veel gebruikte standaardindeling (Wirtschaftszweige, versie 1993) is gebruikt waarin 59 sectoren werden onderscheiden (sinds 2003, 60 sectoren).

Geografische afbakening

Het havengebied van Bremen is net als voor Hamburg bij wet vastgelegd. Net zoals in de studie van Planco voor de havenautoriteit HPA geldt voor de studie voor de havenautoriteit HBA dat de questionnaire tevens is uitgezet onder bedrijven buiten het havengebied die een relatie hebben met de haven. Statistische data zijn niet op postcodeniveau beschikbaar maar worden op een hoger niveau verzameld.

Werkgelegenheid

Zoals eerder vermeld is in 1998 voor het laatst onderzoek gedaan naar de economische betekenis van de haven. De data zijn verkregen door middel van het verzamelen van questionnaires onder 2000 bedrijven. Op basis hiervan is de werkgelegenheid in kaart gebracht.

Voor 2007 is een nieuwe studie voorzien volgens dezelfde aanpak. Tussentijds is incidenteel – ondermeer in 2003 - de werkgelegenheid in kaart gebracht op basis van data direct verkregen van in de haven gevestigde bedrijven en van het statistisch bureau van de deelstaat Bremen. Hierbij is een indeling naar ladingsegment gehanteerd. De uitkomsten van deze analyse zijn niet vergelijkbaar met de gegevens uit de Havenmonitor.

Toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde wordt incidenteel berekend en wordt uitgedrukt als 'impact of the port on the regional economy of the City of Bremerhaven' waarvoor per ladingsegment de zogenaamde 'loco quota' (goods which are produced, finished or consumed in the port region) wordt berekend. De resultaten uit deze analyse zijn niet vergelijkbaar met de toegevoegde waarde berekeningen uit de Havenmonitor.

Investeringen

Niet berekend

Indirecte effecten

Door middel van input-output tabellen is in de studie voor de havenautoriteit van Bremen in 1998 voor de werkgelegenheid de achterwaartse indirecte effecten berekend.

- **Wilhelmshaven**

Functionele afbakening

Voor de analyse naar werkgelegenheid is een functionele afbakening op hoofdlijnen toegepast, zonder gebruik te maken van een standaard codering.

Geografische afbakening

Van de werkgelegenheidsgegevens is niet bekend welke geografische afbakening is toegepast.

Werkgelegenheid

De werkgelegenheid is tot nu toe incidenteel in kaart gebracht

Toegevoegde waarde

Niet berekend

Investerings

Niet berekend

Indirecte effecten

Niet berekend

Bedrijfsvestigingen

Voor de Duitse havens wordt het aantal bedrijfsvestigingen niet in kaart gebracht maar is wel brondata beschikbaar bij de handelsrechtbank (business register) van de betreffende deelstaat. Vanaf januari 2007 zou er tevens een nationaal register beschikbaar moeten zijn. Alle ondernemingen hebben meldingsplicht hoewel in dit register de eenmanszaken niet zijn opgenomen (eigen register). In veel gevallen zijn ook de vestigingen vermeld. Selectie is mogelijk op basis van postcode om tot een geografische afbakening te komen. Een functionele afbakening op basis van activiteit is echter niet mogelijk omdat activiteit geen selectie criterium betreft. Voor de activiteit vermeld op het dossier wordt tevens geen standaardindeling gehanteerd. Analyse naar de bedrijvendynamiek is niet mogelijk doordat de onderliggende variabelen geen selectie criterium vormen.

2.3 Frankrijk

2.4.1 Beschikbaarheid

Voor de Franse havens worden de economische indicatoren niet structureel in kaart gebracht. Net als in Duitsland bestaat er in Frankrijk geen overkoepelende organisatie voor de zeehavens die deze taak op zich zou kunnen nemen. Duinkerken en Le Havre hebben incidenteel op verschillende wijze op verschillende momenten geselecteerde indicatoren in kaart gebracht. De geringere aandacht voor de economische betekenis van de havenactiviteiten blijkt onder andere uit de beperkte capaciteit die hiervoor beschikbaar wordt gesteld. Zo is bij de havenautoriteit van Duinkerken slechts één medewerker belast met dataverzameling en statistiek, inclusief analyse van de economische indicatoren.

2.3.2 Vergelijkbaarheid

- **Duinkerken**

Functionele afbakening

In het verleden is de toegevoegde waarde in kaart gebracht waarbij een indeling is gehanteerd, bestaande uit 5 klassen industrie meegenomen, 4 klassen dienstverlening en één primaire sector.

Geografische afbakening

De gehanteerde geografische afbakening betreft een zone van 30 km rondom de haven. De onderbouwing voor deze gehanteerde definitie is niet duidelijk. Een vergelijking op basis van postcodegebieden conform de Nederlandse Havenmonitor is dus niet mogelijk.

Werkgelegenheid

De economische data worden door de havenautoriteit zelf verzameld middels een inventarisatie van gebruikers van de haven. Slechts enkele algemene economische resultaten worden publiek beschikbaar gesteld. In 2000 is voor het laatst de werkgelegenheid voor de haven in kaart gebracht. De directe werkgelegenheid betreft gebruikers van de haven voor toelevering of export van producten, de indirecte werkgelegenheid betreft faciliterende bedrijven aan deze gebruikers.

Toegevoegde waarde

In het verleden (voor 1999) is in ieder geval één maal een onderzoek naar de toegevoegde waarde van de haven van Duinkerken uitgevoerd. De bruto toegevoegde waarde is hierbij berekend door de operationele kosten af te trekken van de omzet uit activiteiten die private bedrijven genereren. Daarbij zijn voor havengebonden publieke partijen bruto salarissen, huuropbrengsten en operationele uitgaven opgeteld. Vervolgens worden de salarissen van de havenautoriteiten daar bij opgeteld. Basis voor deze data zijn de jaarrekeningen van bedrijven en publieke organisaties. Door de afwijkende berekeningswijze voor het bepalen van toegevoegde waarde ten opzichte van de berekeningswijze in de Havenmonitor kunnen de resultaten niet vergeleken worden.

Investerings

Niet berekend

Indirecte effecten

In de studie naar werkgelegenheid van 2000 is de indirecte werkgelegenheid berekend op basis van de functionele afbakening zoals hierboven beschreven.

- **Le Havre**

Functionele afbakening

Voor de analyse naar werkgelegenheid is een functionele afbakening op hoofdlijnen toegepast.

Geografische afbakening

De gehanteerde geografische afbakening betreft een cirkel van 30 - 80 km rondom de haven en omvat tevens de haven van Rouen. De onderbouwing voor deze gehanteerde definitie is niet duidelijk. Een vergelijking op basis van postcodegebieden conform de Nederlandse Havenmonitor is dus niet mogelijk.

Werkgelegenheid

In Le Havre is in 2002 voor het laatst een inventarisatie van de werkgelegenheid in de haven uitgevoerd. Deze inventarisatie had betrekking op werkgelegenheid die gerelateerd is aan scheepvaart, transport en handel in het ruim gedefinieerde havengebied van 30 – 80 kilometer. Daarbij is onderscheid gemaakt naar verschillende activiteiten variërend van stuwadoors tot douane. Er wordt geen structureel onderzoek uitgevoerd naar de werkgelegenheid.

Toegevoegde waarde

Niet berekend

Investerings

Niet berekend

Indirecte effecten

Niet berekend

Bedrijfsvestigingen

Voor de Franse havens wordt het aantal bedrijfsvestigingen niet in kaart gebracht maar is wel brondata beschikbaar bij een nationaal register dat door de handelsrechtbank wordt beheerd. Alle ondernemingen hebben een meldingsplicht. Naast de onderneming zijn tevens alle vestigingen met locatie vermeld. Selectie is mogelijk op basis van postcode om tot een geografische afbakening te komen. Een functionele afbakening op basis van activiteit is eveneens mogelijk, waarbij een standaardindeling naar NACE-code wordt gehanteerd. Analyse naar de bedrijvendynamiek is niet mogelijk doordat de onderliggende variabelen zoals datum van oprichting, faillissement, hoofdzetel etc. wel in het dossier vermeld staan maar geen selectiecriteria vormen waarop kan worden geselecteerd. Alle dossiers zouden daarom handmatig moeten worden nagelopen.

2.4 Conclusie

Het is niet mogelijk om de klassieke Havenmonitor op basis van één of meerdere van de vier economische indicatoren op internationale schaal (dat wil zeggen voor de geselecteerde zeehavens in de H-LH range) uit te voeren. De analyses zijn niet vergelijkbaar, worden incidenteel uitgevoerd volgens een zeer uiteenlopende aanpak of ontbreken simpelweg. In sommige gevallen is gespecificeerde data over economische indicatoren alleen voor intern gebruik beschikbaar.

Voor de Vlaamse zeehavens wordt op gestructureerde wijze de economische betekenis in kaart gebracht. De analyses naar de economische betekenis van de Nederlandse en Vlaamse zeehavens verschillen echter zowel qua methodiek (bottom-up vs. top-down) als qua functionele en geografische afbakening. Daarom is een vergelijking van de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse zeehavens op absolute cijfers niet haalbaar. Afwijkende definities voor werkgelegenheid (aantal medewerkers uitgedrukt in FTE?, minimaal aantal uren? etc.) en toegevoegde waarde (marktprijzen vs factorkosten) vormen hierop een aanvullende belemmering. Vooralsnog lijkt alleen een vergelijking van relatieve ontwikkelingen voor afgebakende, uniforme sectoren (d.m.v. vertaalslag brondata SBI/NACE) mogelijk.

Met uitzondering van Hamburg wordt voor de Duitse en Franse zeehavens hooguit incidenteel een analyse uitgevoerd volgens een afwijkende aanpak, veelal vanuit een bottom-up benadering (questionnaires) aangevuld met statistische analyses.

De resultaten uit voorgaande paragrafen worden in onderstaande overzichtstabellen per economische indicator samengevat weergegeven.

Tabel 2.1 Overzicht beschikbaarheid en vergelijkbaarheid indicator werkgelegenheid

	Beschikbaarheid		Brondata	Vergelijkbaarheid met Havenmonitor	
Havens	ja/nee	Structureel / incidenteel		Ja / nee / deels	opmerking
België	Ja	Structureel, sinds 1995	Jaarrekeningen en enquêtes	Deels	Afwijkende methodiek en afbakening. Gebruik standaardcodering NACE maakt vergelijk van aantal werknemers op subsector niveau mogelijk.
Hamburg	Ja	Structureel, sinds 2001	Enquêtes en statistische analyses	Deels	Afwijkende methodiek en afbakening. Vergelijking op sector niveau voor 2001 mogelijk door gebruik Duitse standaardcodering die naar SBI vertaald kan worden. volledigheid en betrouwbaarheid questionnaire is vereist.
Bremen	Ja	Incidenteel	Enquêtes	Nee	Afwijkende methodiek en afbakening. Indeling volgens standaard codering ontbreekt.
Wilhelmshaven	Ja	Incidenteel	Registratie gebruikers haven	Nee	Afwijkende methodiek en afbakening data, terwijl standaard codering ontbreekt.
Duinkerken	Ja	Incidenteel	Registratie gebruikers haven	Nee	Afwijkende methodiek en afbakening data, terwijl standaard codering ontbreekt.
Le Havre	Ja	Incidenteel	Registratie gebruikers haven	Nee	Afwijkende methodiek en afbakening data, terwijl standaard codering ontbreekt.

Tabel 2.2 Overzicht beschikbaarheid en vergelijkbaarheid indicator toegevoegde waarde

	Beschikbaarheid		Brondata	Vergelijkbaarheid met Havenmonitor	
Havens	ja/nee	Structureel / incidenteel		Ja / nee / deels	opmerking
België	Ja	Structureel	Jaarrekeningen en enquêtes	Nee	Afwijkende methodiek en afbakening.
Hamburg	Ja	Structureel	Enquêtes en statistische analyses	Nee	Afwijkende methodiek en afbakening. Wellicht vergelijking mogelijk door gebruik input-output tabellen voor berekening toegevoegde waarde uit werkgelegenheid data

					volgens standaard codering
Bremen	Ja	Incidenteel	Enquêtes	Nee	Afwijkende methodiek en afbakening.
Wilhelmshaven	Nee	NVT	NVT	NVT	
Duinkerken	Ja	Incidenteel	?	Nee	Afwijkende methodiek en afbakening data, terwijl standaard codering ontbreekt.
Le Havre	Nee	NVT	NVT	NVT	

Tabel 2.3 Overzicht beschikbaarheid en vergelijkbaarheid indicator investeringen

	Beschikbaarheid		Brondata	Vergelijkbaarheid met Havenmonitor	
Havens	ja/nee	Structureel / incidenteel		Ja / nee / deels	opmerking
België	Ja	Structureel	Nationale database	Nee	Afwijkende methodiek en afbakening
Hamburg	Ja	Incidenteel	Enquêtes	Nee	Afwijkende methodiek en afbakening, twijfels aan volledigheid en betrouwbaarheid bron
Bremen	Nee	NVT	NVT	NVT	
Wilhelmshaven	Nee	NVT	NVT	NVT	
Duinkerken	Nee	NVT	NVT	NVT	
Le Havre	Nee	NVT	NVT	NVT	

Tabel 2.4 Overzicht beschikbaarheid en vergelijkbaarheid indicator bedrijfsvestigingen

	Beschikbaarheid		Brondata	Vergelijkbaarheid met Havenmonitor	
Havens	ja/nee	Structureel / incidenteel		Ja / nee / deels	opmerking
België	Nee	NVT	NBB, nationaal register KBO	Ja	Zowel aantal als dynamiek, er is nog wel sprake van kinderziektes
Hamburg	Nee	NVT	Deelstaatre-gister handelsrecht-bank	Nee	Brondata geeft alleen aantal vestigingen, analyse dynamiek niet mogelijk
Bremen	Nee	NVT	Deelstaatre-gister handelsrecht-bank	Nee	Brondata geeft alleen aantal vestigingen, analyse dynamiek niet mogelijk

Wilhelmshaven	Nee	NVT	Deelstaatre- gister han- delsrecht- bank	Nee	Brondata geeft alleen aantal vesti- gingen, analyse dynamiek niet mogelijk
Duinkerken	Nee	NVT	Nationale handels- rechtbank	Deels	Wel aantal bedrijfsvestigingen, niet bedrijvendynamiek
Le Havre	Nee	NVT	Nationale handels- rechtbank	Deels	Wel aantal bedrijfsvestigingen, niet bedrijvendynamiek

Bij alle havens is sprake van een afwijkende functionele en geografische afbakening ten opzichte van de Havenmonitor. Als echter sprake is van een heldere en goed onderbouwde geografische afbakening (van het havengebied zelf en die activiteiten buiten het havengebied die logischerwijs aan de haven kunnen worden toegeschreven) die dezelfde lading dekt en dezelfde dimensie weergeeft als bij de Havenmonitor, dan hoeft een afwijkende afbakening geen majeure belemmering te vormen voor vergelijking. Bij een afwijkende functionele afbakening biedt de soms gehanteerde standaard codering (waardoor een vertaalslag mogelijk is naar de in de Havenmonitor gehanteerde SBI-codes) perspectief voor vergelijking.

Aanbevelingen

- Analyse brondata

Een internationale vergelijking van berekende economische indicatoren is niet mogelijk. Voor een nadere analyse naar de mogelijkheden voor een internationale vergelijking, is een verkenning naar de onderliggende, beschikbare brondata bij handelsregisters, statistische bureaus, overheden etc. nodig. Indien deze brondata beschikbaar zijn dient vervolgens een gestructureerde, uniforme aanpak en afbakening gedefinieerd te worden om de economische indicatoren voor havengerelateerde activiteiten te berekenen. Het voert te ver om in deze verkenning nader op de mogelijkheden hiervan in te gaan.

- Waarde internationale vergelijking omvang indicatoren

Los van deze verkenning naar de mogelijkheden van internationale vergelijking dient men zich af te vragen welk inzicht hiermee verkregen wordt. Het inzicht in de omvang van een havengerelateerde activiteit - in termen van werkgelegenheid, toegevoegde waarde etc. - ten opzichte van andere havens geeft het relatieve belang van die activiteit voor een specifieke haven weer en geeft inzicht in de marktposities van de verschillende zeehavens. Een dergelijke absolute waarneming zegt echter nog niets over de concurrentiepositie van een haven. Wanneer een indicator 'vergelijkbaar' wordt gemaakt door deze af te zetten tegen een andere economische indicator, bijvoorbeeld toegevoegde waarde ten opzichte van werkgelegenheid, wordt wel inzicht verkregen in de productiviteit die een aanduiding is voor de concurrentiekracht van een haven voor een bepaalde sector. Een dergelijke vergelijking van ratio's kan vanzelfsprekend alleen worden uitgevoerd voor een bepaalde sector wanneer van een standaard codering wordt gehanteerd waardoor een vertaalslag mogelijk is naar de in de Havenmonitor gehanteerde SBI-codes.

- Focus op relatieve ontwikkeling/dynamiek

In tegenstelling tot een vergelijking van absolute waarden, kan een vergelijking van de relatieve ontwikkeling van economische indicatoren wel inzicht geven in de concurrentiepositie – bijvoorbeeld de

procentuele toename in werkgelegenheid, toegevoegde waarde of investeringen voor vergelijkbare sectoren over een bepaalde periode. In sommige gevallen (wanneer sprake is van vergelijkbare functionele en geografische afbakening en vergelijkbare definities) lijkt de vergelijking van relatieve ontwikkelingen mogelijk. Een dergelijke analyse kan een waardevol inzicht geven in de ontwikkelingen in concurrentieverhoudingen, dan wel de ontwikkeling van havens ten opzichte van de algemene economische ontwikkeling. Het gaat hierbij dus om de dynamiek waarvoor de methodiek, afbakening, definitie etc. van de economische indicatoren niet noodzakelijk één-op-één vergelijkbaar hoeven te zijn.

- Verklarende analyse

Wanneer de relatieve ontwikkeling van havens in kaart wordt gebracht ontstaat tegelijkertijd de behoefte om inzicht in de achterliggende factoren die deze ontwikkelingen verklaren. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor een vergelijking van absolute cijfers indien dit mogelijk zou zijn. Daarom is een aanvullende verklarende analyse gewenst die een bottom-up benadering vergt.

- Europese aanpak

Gezien het belang dat alle zeehavens in de H-LH hebben in een internationale vergelijking en de omvangrijke investeringen die met een dergelijk studie gepaard gaan, wordt voorgesteld om dit initiatief op Europees niveau in te steken. De ESPO heeft reeds haar sterke interesse geuit voor deze studie en dit thema. Wellicht kan vanuit deze organisatie een dedicated Europees platform worden opgericht om het benodigde draagvlak te creëren voor een internationale verkenning, en om gezamenlijk een uniforme aanpak te definiëren en te garanderen. Mede ten behoeve van de benodigde financiering kan dit initiatief mogelijk in samenwerking met bijvoorbeeld DG-TREN binnen een kaderprogramma worden opgepakt. Een dergelijk initiatief zal meerdere jaren (3-4) in beslag nemen waarna vanzelfsprekend een regelmatige update van de cijfers vereist is.

Hoofdstuk 3 Overslagstromen

Inleiding

Het doel van dit onderdeel van de “Verkenning internationaal perspectief” uit de Havenmonitor 2005 is om op basis van overslagstatistieken inzichtelijk te maken hoe de concurrentiepositie van de zeehavens in de Hamburg – Le Havre range geduid kan worden naar marktaandeel en de ontwikkeling hierin.

Voordat wordt ingegaan op de bijdrage van overslagstatistieken aan het inzicht in de concurrentiepositie van zeehavens is het van belang voorop te stellen dat een analyse van de concurrentiepositie uitsluitend op basis van overslagstatistieken nog geen verklaring van de marktpositie geeft en slechts een beperkte indicatie van de potentiële, toekomstige marktpositie. Gezien de focus op de maritieme overslag geven de resultaten vooral inzicht in de knooppuntpositie maar zeggen deze nog niets over de industriële positie van de zeehavens (en de ontwikkeling van andere modaliteiten).

Andere methodieken om de concurrentiepositie van zeehavens met elkaar te vergelijken vallen buiten het bereik van het huidige onderzoek, maar kunnen een interessante toevoeging vormen voor verdere internationale vergelijkingen in de toekomst.

In onderstaande paragrafen zal op basis van de overslagstatistieken een aantal technieken aangegevoerd worden om de strategische positie van een haven te bepalen ten opzichte van concurrenten. Twee verschillende analyses worden verder uitgewerkt. De eerste betreft de zogenaamde ‘Strategic Positioning’ Analyse (SPA), bestaande uit een Product Portfolio Analyse (PPA), een ‘Shift Share’ Analyse (SSA) en een Product Diversificatie Analyse (PDA). De tweede methode bestudeert de toegevoegde waarde van de verschillende goederensoorten, de zogenaamde waardetonnen.

Beschikbare data

Overslagstatistieken in vaak voorkomende vorm kennen over het algemeen de volgende dimensies:

- De *haven* (of combinatie van havens) waarvoor de statistieken in kaart worden gebracht,
- Het jaar of de *periode* waarvoor de gegevens beschikbaar zijn,
- Een uitsplitsing van de *totale* overslag naar *aanvoer* en *afvoer*,
- Een uitsplitsing van de totale overslag naar *goederensoort* of *verschijningsvorm*.

Voor analyses zoals in deze verkenning besproken, geldt het principe van ‘garbage in, garbage out’. Dit houdt in dat het essentieel is om een goede controle uit te voeren op de beschikbare data voordat men conclusies verbindt aan de bevindingen uit de data.

De Vlaamse Havencommissie houdt reeds jarenlang gevalideerde overslagstatistieken bij voor een groot aantal Europese zeehavens. Deze data zijn beschikbaar met uitsplitsing van de doorvoer naar *aanvoer en afvoer*, voor de jaren *1980 tot en met 2005* en zijn onderverdeeld naar de verschijningsvormen *droge bulk*, *vloeibare bulk*, *containers*, *roll-on/roll-off* en *overige stukgoederen*.

Deze data zijn beschikbaar voor de belangrijkste zeehavens op de Hamburg – Le Havre range maar niet voor alle Nederlandse zeehavens. De Nationale Havenraad van Nederland heeft wel gegevens beschikbaar voor alle Nederlandse zeehavens en ook geaggregeerd voor de vier zeehavengebieden in Nederland.

De data van de Nationale Havenraad bevatten informatie opgedeeld naar aanvoer en afvoer, vanaf de beginjaren 1980 tot en met 2005, per verschijningsvorm (*droge bulk, vloeibare bulk, containers, roll-on/roll-off* en *overige stukgoederen*) en goederensoort conform de tien NSTR hoofdstukken.

Uit de bovengenoemde bronnen is een dataset samengesteld op basis waarvan voorbeeld analyses worden gepresenteerd; deze dataset bestaat uit de gegevens zoals vermeld in tabel 3.1.

Voor de analyse van overslagstatistiek naar goederensoort is in de Havenmonitor 2004 een start gemaakt met onderscheid naar de tien NSTR hoofdstukken. Bij de analyse van die data blijkt dat er dermate veel overslag in de categorie “overig” valt, dat er weinig zinvolle conclusies getrokken kunnen worden op basis van die indeling. Binnen de NSTR hoofdstukken bestaan echter weer onderverdelingen naar subcategorieën. Indien de overslagstatistieken in NSTR 9 “Overig” beschikbaar kunnen worden gemaakt naar deze verdere onderverdeling, dan zal meer inzicht verkregen worden in de opbouw van de goederenstromen door de havens.

Als vervangende indeling naar goederensoorten zijn statistieken van Eurostat gebruikt, waarin onderscheid gemaakt wordt naar 24 goederensoorten, zoals vermeld in tabel 3.2.

Tabel 3.1: Beschikbare overslagdata voor Verkenning internationaal perspectief

	Vlaamse Havencommissie / Nationale Havenraad	Eurostat
Havens	<i>Noordelijke zeehavens</i> Delfzijl/Eemshaven Harlingen Den Helder <i>Noordzeekanaalgebied</i> Amsterdam Velsen/IJmuiden Beverwijk Zaanstad <i>Maas- en Rijnmond</i> Rotterdam Schiedam Vlaardingen Moerdijk Dordrecht Scheveningen <i>Scheldebekken</i> Vlissingen Terneuzen <i>België</i> Antwerpen Gent Zeebrugge <i>Duitsland</i> Hamburg Bremen/Bremerhaven Wilhelmshaven <i>Frankrijk</i> Le Havre Duinkerken	<i>Noordelijke zeehavens</i> Delfzijl/Eemshaven Harlingen Den Helder <i>Noordzeekanaalgebied</i> Amsterdam Velsen/IJmuiden Zaanstad <i>Maas- en Rijnmond</i> Rotterdam Vlaardingen Moerdijk Dordrecht Zwijndrecht Scheveningen <i>Scheldebekken</i> Vlissingen Terneuzen <i>België</i> Antwerpen Gent Zeebrugge <i>Duitsland</i> Hamburg Bremen <i>Frankrijk</i> Le Havre Duinkerken

Periode	1996 tot en met 2005	2000 tot en met 2003
Aanvoer/afvoer	Aanvoer Afvoer Totaal	Totaal
Verschijningsvorm	Droge bulk Natte bulk Containers Roll-on/Roll-off Overige stukgoederen	24 goederensoorten (zie tabel 3.2)

Tijdens de analyses voor de Havenmonitor 2004 is geconstateerd dat voor onder meer de Belgische havens de gegevens niet betrouwbaar bleken. De overslagvolumes kwamen niet voldoende overeen met andere (gevalideerde) databronnen. Ten tijde van het opstellen van deze verkenning was het nog niet mogelijk om de meest recente data op te vragen bij Eurostat en deze te controleren op de kwaliteit. Hierdoor is ervoor gekozen om de studie uit te voeren met de beschikbare gegevens van 2004 met de kanttekening dat de getoonde figuren uitsluitend indicatief zijn en ondersteunend voor de in deze verkenning beschreven methodieken vanwege de onbetrouwbaarheid van de gegevens.

Tabel 3.2 Indeling overslagdata naar 24 goederensoorten door Eurostat

Code	Overslag in tonnage (x1000)	Omschrijving	Indicatie Corresponderende NSTR hoofdstuk
G24	160929	Overig	NSTR 9
G09	156625	Ruwe aardolie	NSTR 3
G10	91442	Aardolieproducten	NSTR 3
G11	82153	Ijzererts, metaalafval, geroost ijzerkies	NSTR 4
G08	71063	Vaste minerale brandstoffen	NSTR 2
G18	46158	Andere chemische producten dan "coal chemicals" en teer	NSTR 8
G06	32503	Voedingsmiddelen en dienvoeding	NSTR 1
G15	25811	Ruwe mineralen en mineralenfabrikaten	NSTR 6
G13	22937	Metaal producten	NSTR 9
G23	19996	Leder, textiel, kleding, overige gefabriceerde artikelen	NSTR 9
G07	17223	Oliezaden en oliehoudende vruchten en vetten	NSTR 1
G20	15903	Transportuitrusting, machines, apparatuur, motoren, al dan niet geassembleerd, en onderdelen daarvan	NSTR 9
G16	14127	Natuurlijke en chemische meststoffen	NSTR 7
G01	9241	Granen (ontbijt-)	NSTR 1
G12	8922	Non-ferro's ertsen en afval	NSTR 5
G02	5645	Aardappelen, overige verse en bevroren vruchten en groenten	NSTR 0
G19	5621	Papier pulp en papierafval	NSTR 9
G14	4973	Cement, kalk, gefabriceerde bouwmaterialen	NSTR 6
G04	3359	Hout en kurk	NSTR 6
G17	2407	"Coal chemical" en teer	NSTR 8
G05	2284	Textielwaren, textile artikelen en handgemaakte fiber, overige ruwe dierlijke en plantaardige materialen	NSTR 9
G21	2202	Metaalproducten	NSTR 9
G22	1368	Glas, glas producten, ceramische producten	NSTR 9
G03	9	Levende dieren, suiker bieten	NSTR 0

‘Strategic Positioning’ Analyse (SPA)

Een vaak toegepaste methode om de concurrentiepositie van havens te onderzoeken is de zogenaamde ‘Strategic Positioning’ Analyse. Hierin wordt op basis van overslagstatistieken, die normaliter gemakkelijk te verkrijgen zijn, onderzocht hoe een haven presteert in bepaalde productsegmenten, bijvoorbeeld de prestaties per verschijningsvorm of goederensoort. In deze studie bestaat de SPA uit de volgende drie onderdelen, die ieder in een aparte paragraaf zullen worden beschreven en waarvoor een aantal voorbeelden wordt getoond:

- Product Portfolio Analyse (PPA);
- ‘Shift-Share’ Analyse (SSA);
- Product Diversificatie Analyse (PDA).

Product Portfolio Analyse (PPA)

Beschrijving

De PPA is een methode ontwikkeld door de Boston Consulting Group (BCG) in 1968. Deze methode geeft een helder inzicht in de marktpositie van een onderneming door het marktaandeel per product af te zetten tegen de relatieve groei in dat product.

Bij de toepassing van de PPA op de belangrijkste havens in de HLH-range worden de ondernemingen vertaald naar havens, of clusters van havens indien bijvoorbeeld verschillende landentotalen vergeleken worden. De producten van havens zijn in dit geval de goederenstromen die weer onderverdeeld zijn naar verschijningsvorm en goederensoort. Hierbij kan nog gevarieerd worden in aggregatieniveaus van producten en verschillende jaren en periodes. De keuze voor het niveau van de bovengenoemde vrijheidsgraden in een dergelijke analyse heeft veel invloed op de resultaten; het is daarom van groot belang goed te bedenken wat er onderzocht moet worden.

Het is bijvoorbeeld mogelijk om voor alle individuele havens de productportfolio in een eigen matrix te zetten. Dit geeft per matrix inzicht in de samenstelling van de portfolio en de dynamiek in de verschillende goederensoorten en verschijningsvormen. Door de matrices naast elkaar te leggen, kunnen havens vervolgens onderling vergeleken worden. Ook is het mogelijk om alle havens in de HLH-range in één matrix te projecteren. Een dergelijke matrix geeft voor één product (of het totale overslagvolume) de verschillen in prestaties weer van de beschouwde havens.

Het bestuderen van individuele havens geeft een beeld waarin naar verwachting de havenautoriteiten zeker geïnteresseerd zullen zijn. Voor het niveau van nationale overheden is het zinvol om de inzichten te aggregeren naar havengebieden of landentotalen.

Cijfers betreffende een enkel (meest recent) jaar geven weliswaar het meest actuele beeld van de overslag in een haven(gebied) maar kunnen extremen bevatten die kunnen zijn veroorzaakt door incidenten. Gemiddelden over te lange perioden daarentegen geven een meer algemeen beeld van de ontwikkelingen in een haven en kunnen wellicht huidige, potentieel zeer interessante, ontwikkelingen uitvlakken. Een methode die hiertussen ligt is het vergelijken van gemiddelden van korte periodes binnen een langer tijdsbestek.

In tabel 3.3 zijn alle vrijheidsgraden weergegeven die in deze studie beschikbaar zijn. De tabel geeft in de rechter zes kolommen (door middel van grijs gearceerde vakjes) weer welke aggregatieniveaus op het gebied van geografie, aanvoer/afvoer, producten en tijd zijn gebruikt per voorbeeld in dit hoofdstuk. Zo bevat het eerste voorbeeld (VB1) gegevens op de volgende niveaus:

- *Geografisch*: som van de totale doorvoer van de belangrijkste havens in een land;
- *Aanvoer/afvoer*: totaal aanvoer en afvoer;
- *Producten*: totale overslag;
- *Tijd*: meest recente jaar (2005).

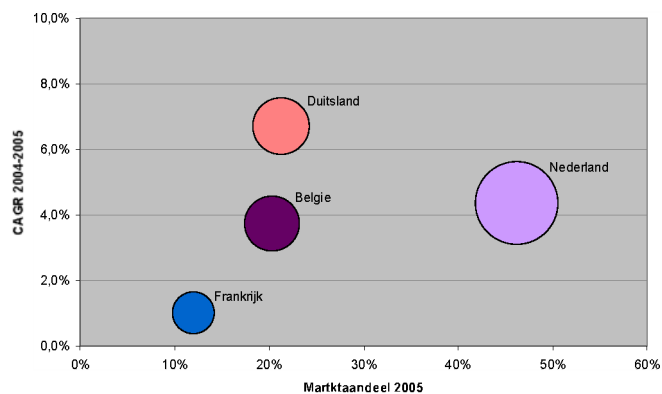
De voorbeelden beginnen met het hoogste schaalniveau: de vergelijking van de som van de totale overslag van de belangrijkste havens van een land en wordt gaandeweg verder uitgedetailleerd tot het niveau van individuele havens.

Tabel 3.3 Overzicht gebruikte gegevens per voorbeeld in PPA

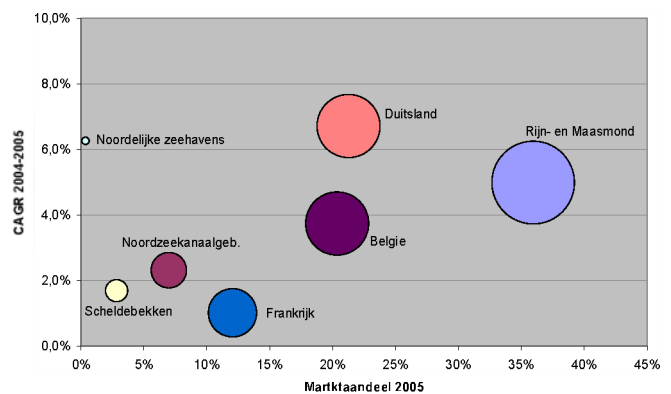
		VB 1	VB 2	VB 3	VB 4	VB 5	VB 6
Geografisch	Individuele havens						
	Havengebieden						
	Totaal van belangrijkste havens per land						
Aanvoer/afvoer	Totale overslag						
	Aanvoer						
	Afvoer						
Producten	Totale overslag						
	1 verschijningsvorm						
	5 verschijningsvormen						
	1 goederensoort						
	24 goederensoorten						
Tijd	Meest recente jaar						
	Korte periode						
	Lange periode						

Voorbeelden

De eerste twee voorbeelden (ziefiguur 3.1 en figuur 3.2) bij de PPA geven een statisch beeld van de marktaandeelen en groei in overslag in 2005 van de totale doorvoer van de belangrijkste havens per land in de HLH-range en voor het Nederlandse zeehavengebied. De jaarlijkse groei in de beschouwde periode is uitgedrukt in de 'Compound Annual Growth Rate (CAGR)', welke bepaald wordt door de totale groei in de periode te verdelen naar een gemiddelde jaarlijkse groei in die periode. Deze figuren geven het meest recente beeld van de marktpositie maar geen ontwikkeling hierin.



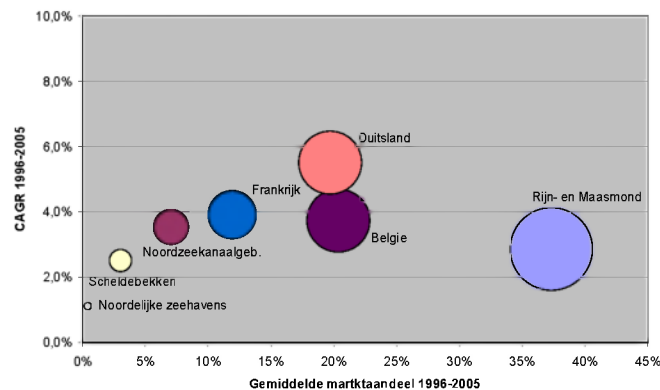
Figuur 3.1: Som van de totale overslag van de belangrijkste havens per land in HLH-range in 2005 (VB1)



Figuur 3.2: Totale overslag in HLH-range voor Nederlandse zeehavengebieden en som van de totale overslag van de belangrijkste havens per land in 2005 (VB2)

Bron: Vlaamse Havencommissie, Nationale Havenraad

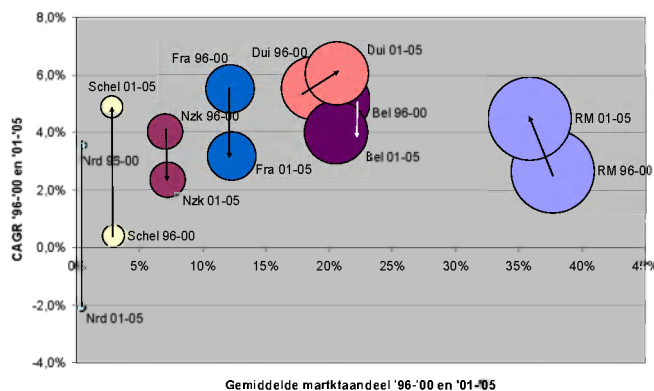
Figuur 3.3 laat de lange termijn gemiddelde marktaandelen zien voor de jaren 1996 tot en met 2005 van landen en zeehavengebieden en de gemiddelde jaarlijkse groei van de overslag in die periode. Hiermee zijn extremen die in een individueel jaar kunnen voorkomen genuanceerd.



Figuur 3.3: Totale overslag in HLH-range voor Nederlandse zeehavengebieden en som van de totale overslag van de belangrijkste havens per land in de periode 1996-2005 (VB3)

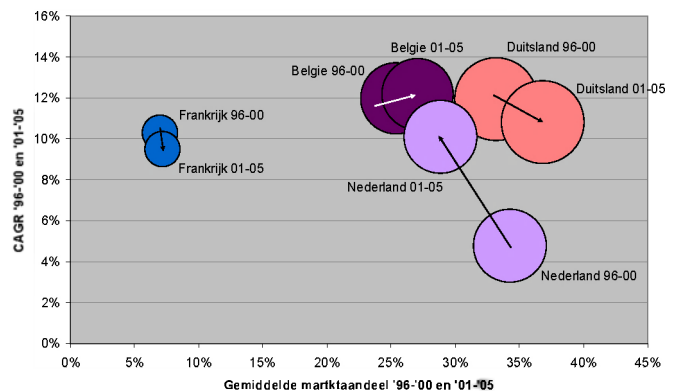
Bron: Vlaamse Havencommissie, Nationale Havenraad

Door deze cijfers voor twee korte periodes van vijf jaar (1996 tot en met 2000 en 2001 tot en met 2005) in één figuur te zetten (zie figuur 3.4), kan de ontwikkeling in marktaandeel inzichtelijk gemaakt worden in plaats van het statische beeld in de eerdere figuren. In deze figuur zijn verschuivingen te herkennen in de gemiddelde marktaandelen en jaarlijkse groei in overslag. Figuur 3.5 laat een vergelijkbaar beeld zien, uitsluitend voor de overslag in de verschijningsvorm containers voor de som van de totale overslag in de belangrijkste havens per land op de HLH-range.



Figuur 3.4: Totale overslag in HLH-range voor Nederlandse zeehavengebieden en som van de totale overslag van de belangrijkste havens per land voor de periodes 1996-2000 en 2001-2005 (VB4)

Bron: Vlaamse Havencommissie, Nationale Havenraad



Figuur 3.5: Overslag containers in HLH-range voor Nederlandse zeehavengebieden en som van de totale overslag van de belangrijkste havens per land voor de periodes 1996-2000 en 2001-2005 (VB5)

Bovenstaande voorbeelden laten slechts een beperkte selectie zien van de mogelijke inzichten die geboden kunnen worden uit de beschikbare data. In Bijlage 3 is nog een aantal voorbeelden opgenomen van de overslagstatistieken op het niveau van individuele havens.

‘Shift Share’ Analyse (SSA)

Beschrijving

De analyse zoals hieronder is beschreven is in sterke mate geïnspireerd op de techniek van ‘shift share analyse’ (SSA), welke vaak wordt gehanteerd binnen de regionale economie. Binnen een havencontext biedt deze techniek de mogelijkheid om groei of inkrimping van maritieme trafiekvolumes (gemeten in metrieke tonnen) over een specifieke periode, te interpreteren en te verklaren naar drie soorten van effecten:

1. een ‘share’ effect;
2. een ‘commodity’ effect (shift effect);
3. een ‘competitiveness’ effect (shift effect).

Aangezien de ‘shift-share analyse’ zoals hier toegepast een complexere mathematische analyse betreft dan de PPA, wordt deze hieronder uitgebreider beschreven.

Terwijl het ‘share’ effect de hypothetische groei weergeeft van een trafiek of van een haven(-gebied), uitgaande van een constant marktaandeel binnen een bepaalde havenrange (bijvoorbeeld de HLH-range), gaan de twee andere effecten uit van een verschuiving (‘shift’) in marktaandeel.

Het ‘shift’ effect zal dus aangeven waarom een haven(gebied) niet evolueerde zoals verwacht. Het wordt opgesplitst in een ‘commodity’ effect dat inzichten verschaft in de mate van specialisatie van een haven(-gebied) in algemeen snel groeiende trafieken (en vervolgens in de mate waarin zich dat desgevallend vertaalt in sterkere economische prestaties gemeten met de klassieke Havenmonitor), en een ‘competitiveness’ effect dat inzichten biedt in de mate waarin een haven(-gebied) zich voor een bepaalde trafiek concurrentiëler lijkt te gedragen vergeleken met de rest (en vervolgens in de mate waarin zich dat desgevallend vertaalt in sterkere economische prestaties gemeten met de klassieke Havenmonitor).

Mathematisch gezien is de samenstelling van de groei van trafiek in een haven(gebied) is te drukken als:

$$P_j^{t+x} - P_j^t = p^{t+x} P_j^t + \sum_i (p_i^{t+x} - p^{t+x}) P_{ij}^t + \sum_{ij} (p_{ij}^{t+x} - p_i^{t+x}) P_{ij}^t$$

met daarbij zijnde de werkelijke wijziging in het trafiekvolume in haven(gebied) j gelijk aan:

$$P_j^{t+x} - P_j^t$$

en het ‘share’ effect, berekend als:

$$p^{t+x} P_j^t$$

en het ‘commodity’ effect, berekend als:

$$\sum_i (p_i^{t+x} - p^{t+x}) P_{ij}^t$$

en het ‘competitiveness’ effect tenslotte, berekend als:

$$\sum_{ij} (P_{ij}^{t+x} - P_{ij}^t) P_{ij}^t$$

en waarbij de totale trafiek in haven(gebied) j in jaar t uitgedrukt wordt door:

$$P_j^t$$

de totale trafiek in haven(gebied) j in jaar $t+x$ door:

$$P_j^{t+x}$$

en de trafiek in haven(gebied) j van categorie i in jaar t door:

$$P_{ij}^t$$

De relatieve trafiekgroei van categorie i in de beschouwde havenrange wordt berekend door de uitdrukking:

$$P_i^{t+x} = \frac{\sum_j P_{ij}^{t+x} - \sum_j P_{ij}^t}{\sum_j P_{ij}^t}$$

terwijl deze relatieve groei op haven(gebied)niveau neerkomt op:

$$P_{ij}^{t+x} = \frac{P_{ij}^{t+x} - P_{ij}^t}{P_{ij}^t}$$

Op basis van bovenstaande uitdrukking valt makkelijk af te leiden dat het 'commodity' effect negatief zal zijn wanneer een haven(gebied) j zich specialiseert in trafieken waarvan de groeivoet significant kleiner is dan de gemiddelde groeivoet in de range over alle trafiekcategorieën heen. Bij de berekening van het 'commodity' effect gaat men weliswaar uit van behoud van marktaandeel van de trafiekcategorieën in de totale haventrafiek, maar het totale marktaandeel van betrokken haven(gebied) kan wijzigen als gevolg van groeivoetverschillen op het niveau van de individuele trafiekcategorieën zelf.

Daarnaast is het 'competitiveness' effect positief wanneer de concurrentiële prestatie van een haven(gebied) j voor een bepaalde trafiekcategorie i dat van de beschouwde range overstijgt voor diezelfde trafiek i . Het weerspiegelt dus de versterking of verzwakking van de concurrentiële positie en dus van het marktaandeel van een haven(gebied) j door de stijging of daling van haar aandeel in de individuele trafiekcategorieën.

De som van beide effecten toont de 'total' shift, zijnde de verandering (uitgedrukt in metrieke tonnen) in het marktaandeel van haven(gebied) j ten opzichte van de beschouwde range (bijvoorbeeld de range van Nederlandse havengebieden zoals gedefinieerd in de Havenmonitor 2004 of de Hamburg-Le Havre range).

Uitbreiding met contributie-analyse

Door de shift-share analyse toe te passen op iedere beschouwde trafiekcategorie kan het individuele commodity- en competitiviness effect achterhaald worden. Hierdoor kan, binnen de context van de

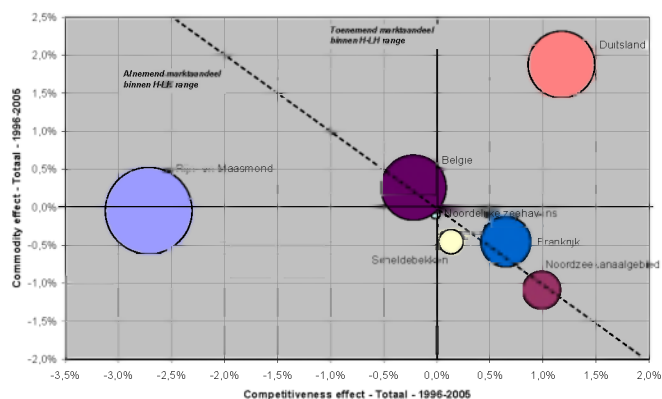
Havenmonitor 2004, een bijkomende dimensie aan de functionele analyse van de fysieke havenprestaties toegevoegd worden: de zogenaamde contributie-analyse.

Deze uitgebreide analyse positioneert de beschouwde havens of havengebieden ten opzichte van elkaar op basis van hun relatieve scores voor beide 'shift' effecten: 'commodity' effect én 'competitiveness' effect. Twee soorten matrices kunnen dan opgesteld worden: enerzijds een zogenaamde 'contributie'-matrix en anderzijds een 'decompositie'-matrix.

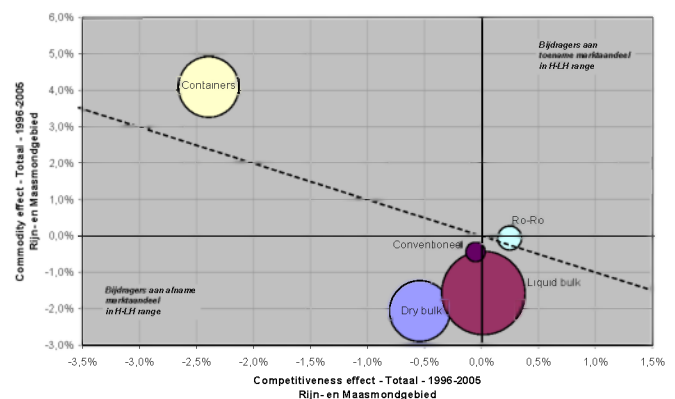
Voor de constructie van de 'contributiematrix' worden het 'commodity' effect en het 'competitiveness' effect van een haven(gebied) i niet langer uitgedrukt in absolute metrieke tonnen, maar in hun relatieve bijdrage aan de verandering (toe- of afname) van het marktaandeel in de beschouwde periode (bijvoorbeeld 1996-2005). Om dan te bepalen welke trafiekcategorieën het meest of het minst hebben bijgedragen aan een positief of negatief 'commodity' effect en een positief of negatief 'competitiveness' effect voor een haven(gebied) j als geheel, construeert met vervolgens de 'decompositie'-matrix. Deze matrix verenigt op havengebiedniveau het 'commodity' effect en het 'competitiveness' effect voor elke trafiekcategorie i afzonderlijk, weliswaar uitgedrukt in relatieve termen ten opzichte van de totale rangetrafiek genoteerd in het laatste jaar van de analyseperiode (hier telkens 2005).

De 'contributie'- en 'decompositie'-matrix splitsen bijgevolg de verandering in het marktaandeel van haven(-gebied) j naar de belangrijkste samenstellende elementen: de havenportfolio in termen van trafiekcategorieën en de prestaties van haven(-gebied) j ten opzichte van de concurrentie. De beste (of slechtst) presterende havens kunnen worden geïdentificeerd, samen met de best (of slechtst) scorende trafiekcategorieën.

Figuur 3.6 laat de contributiematrix zien voor de zeehavengebieden in de HLH-range. Voor Rijn- en Maasmond is de decompositiematrix opgesteld in figuur 3.7.



Figuur 3.6 Contributiematrix voor totale overslag in HLH-range voor Nederlandse zeehavengebieden en som van de totale overslag van de belangrijkste havens per land voor de periode 1996-2005



Figuur 3.7 Decompositiematrix voor Rijn- en Maasmond naar verschijningsvorm in de periode 1996-2005

Product Diversificatie Analyse (PDA)

Met behulp van een Product Diversificatie Analyse (PDA) kan inzicht verworven worden in de mate waarin een haven gedurende een bepaalde periode steunt op een beperkt aantal goederen of verschijningsvormen of dat er sprake is van een 'gezonde' spreiding.

Voor deze analyse wordt de Hirshman-Herfindahl index (HHI) berekend die de som van de gekwadeerde marktaandelen per goederensoort of verschijningsvorm in een haven weergeeft. Indien een haven slechts één goederensoort overslaat dan wordt de HHI gelijk aan één, wat tevens de maximaal haalbare score is en betekent dat een haven veel van hetzelfde overslaat.

Tabel 3.4 en figuur 3.8 laat de HHI indices zien voor het jaar 2003 per haven, gebaseerd op de Eurostat data met indeling naar 24 goederensoorten. Te zien is dat de Noordelijke zeehavens volgens de hier gehanteerde indeling van overslag de minste en Duitsland (Hamburg en Bremen) de meeste diversificatie laten zien. In de Noordelijke zeehavens zijn twee duidelijk dominante goederensoorten te onderscheiden, namelijk: (1) G15 'Ruwe mineralen en mineralenfabrikaten', welke 52% van de totale doorvoer in Noordelijke zeehavens vormt en (2) G18 'Andere chemische producten dan "coal chemicals" en teer', welke 18% van de doorvoer vormt.

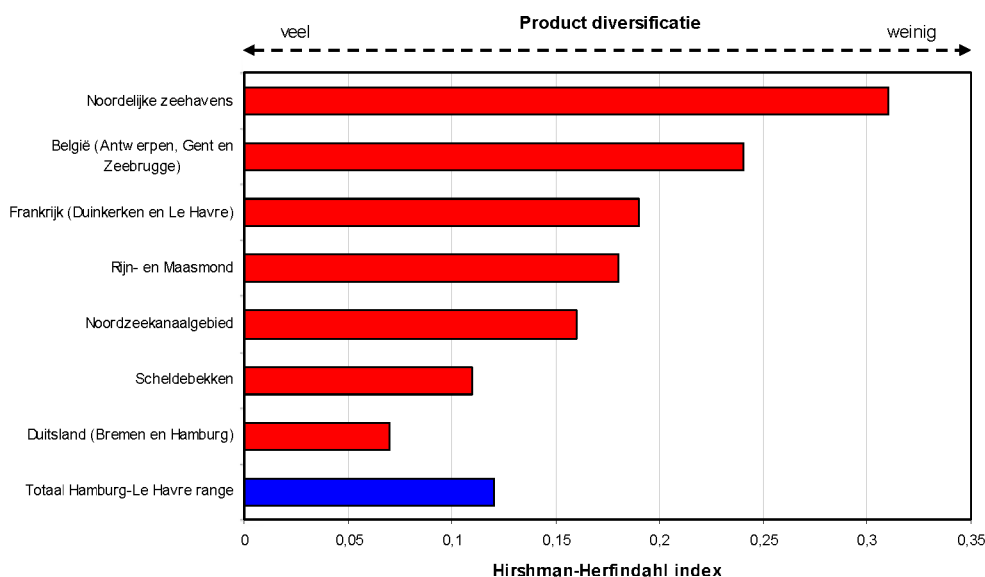
Bij het totaal van de twee Duitse zeehavens Bremen en Hamburg is de goederencategorie G11 'ijzererts, metaalafval, geroost ijzerkies' de grootste component van de doorvoer, welke 13% van het totaal bedraagt.

Op dezelfde wijze kan ook de diversificatie naar andere indelingen onderzocht worden, zoals de vijf verschijningsvormen.

Tabel 3.4 Hirshman-Herfindahl index voor zeehavengebieden in de HLH-range

Havengebied	Hirshman-Herfindahl index (HHI)
Noordelijke zeehavens	0,31
Noordzeekanaalgebied	0,16
Rijn- en Maasmond	0,18
Scheldebekken	0,11
Duitsland (Bremen en Hamburg)	0,07
België (Antwerpen, Gent en Zeebrugge)	0,24
Frankrijk (Duinkerken en Le Havre)	0,19
Totaal Hamburg-Le Havre range	0,12

Bron: Eurostat



Figuur 3.8: Hirshman-Herfindahl index in HLH-range voor Nederlandse zeehavengebieden en som van de totale overslag van de belangrijkste havens per land in 2003

Toegevoegde waarde o.b.v. overslagstatistiek (waardetonnen)

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven bestaan er grote verschillen in de definitie van “toegevoegde waarde” voor havens. Daarnaast bestaan er verschillen in methodologie, en vaststelling van de toegevoegde waarde.

Verskillende methodologiën worden toegepast. Voor de Nederlandse zeehavens worden de indicatoren van de Havenmonitor gebruikt. De toegevoegde waarde wordt afgeleid uit de totale toegevoegde waarde van een regio. De haven van Le Havre bepaalt haar toegevoegde waarde op basis van nationale werkgelegenheidsstatistieken en de daaraan gerelateerde arbeidskosten. De toegevoegde waarde voor elk type bedrijvigheid wordt vervolgens vastgesteld. De toegevoegde waarde van de haven van Hamburg wordt gemeten gerelateerd aan de stad Hamburg. Deze methodes zijn gebaseerd op geaggregeerde data, regionale werkgelegenheidscijfers en arbeidskosten. Het toepassen van verschillende definities leidt tot een onvergelykbare dataset.

Traditioneel worden havens veelal vergeleken aan de hand van de overslagstatistieken. Deze overslag van goederen kan als de aanleiding van de toegevoegde waarde van een haven beschouwd worden. Hierbij dient echter wel rekening gehouden te worden dat niet iedere goederensoort of verschijningsvorm dezelfde toegevoegde waarde met zich mee brengt. Het toepassen van betrouwbare weegfactoren op de verschillende vormen van overslag kan resulteren in een betrouwbare analyse en vergelijking van toegevoegde waardes. In het verleden zijn verschillende methodes ontwikkeld om aan de hand van overslagstatistieken en weegfactoren tot de toegevoegde waarde van een haven te komen. Tabel 3.5 geeft een overzicht van de ontwikkelde methodes.

Tabel 3.5 Overzicht methodes om toegevoegde waarde te berekenen uit overslagstatistiek

Naam	Verklaring
Hamburg Rule	Ontwikkeld door: Haven van Hamburg (1976) Deze vuistregel suggereert dat de toegevoegde waarde van 1 ton conventioneel goed gelijk staat aan 5 ton droge bulk en 15 ton natte bulk.
Bremen Rule	Ontwikkeld door: Haven van Bremen (1982) Deze vuistregel suggereert dat de toegevoegde waarde van 1 ton conventioneel stukgoed correspondeert met 3 ton droge bulk en 12 ton natte bulk.
Rotterdam Rule	Ontwikkeld door: Havenbedrijf Rotterdam (1985) Deze vuistregel suggereert dat de toegevoegde waarde van 1 ton conventioneel stukgoed correspondeert met 2,5 ton aan olieproducten, 3 ton containers, 4 ton graan, 7,5 ton (andere) droge bulk, 8 ton Ro-Ro goederen, 10 ton kool, 12,7 ton staal en 15 ton ruwe olie.
Dupuydauby Rule	Ontwikkeld door: Dhr. Dupuydauby (1986) Deze vuistregel suggereert dat de toegevoegde waarde van 1 ton conventioneel stukgoed correspondeert met 9 ton aan natte bulk, 3 ton containers, 6 ton droge bulk, 3 ton Ro-Ro goederen en 12 ton ruwe olie.
Antwerp Rule	Ontwikkeld door: ITMMA (2000) Deze vuistregel suggereert dat de toegevoegde waarde van 1 ton conventioneel stukgoed correspondeert met 2 ton aan natte bulk, 3 ton containers, 4 ton droge bulk, 1 ton Ro-Ro goederen en 18 ton ruwe olie.
Range Rule	Ontwikkeld door: ITMMA (2000) Deze vuistregel suggereert dat de toegevoegde waarde van 1 ton conventioneel stukgoed correspondeert met 2 ton aan natte bulk, 3 ton containers, 5 ton droge bulk, 1 ton Ro-Ro goederen en 18 ton ruwe olie.

Bron: M. Huybrechts, H. Meersman, E. Van de Voorde, E. Van Hooydonk, A. Verbeke, W. Winkelmanns (2002). "Port Competitiveness: An economic and legal analysis of the factors determining the competitiveness of sea-ports". Uitgeverij De Boeck nv, Antwerpen.

Toepassing van de Range Rule op de overslagstatistieken in de HLH-range leidt tot de waardetonnen voor 2005, zoals weergegeven in tabel 3.6 en figuur 3.8. Tabel 3.6 laat per zeehavengebied en de totale HLH-range naast de totale overslag ook de gewogen overslag en de verhouding tussen beide zien. Bij een relatief kleine ratio 'gewogen overslag' / 'ongewogen overslag', slaat een havengebied relatief veel goederen over die relatief weinig toegevoegde waarde met zich meebrengen. Figuur 3.8 laat zien dat ondanks grote verschillen in de ongewogen overslag tussen bepaalde havengebieden de gewogen overslag, en dus de toegevoegde waarde van de overslag, ongeveer gelijk is.

De relatief geringe toegevoegde waarde van de grote hoeveelheden in overslag van goederen in de Rijn- en Maasmond is te verklaren door het grote aandeel in overslag van ruwe olie, welke (met een correctie van factor 18) weinig toegevoegde waarde oplevert ten opzichte van andere goederensoorten.

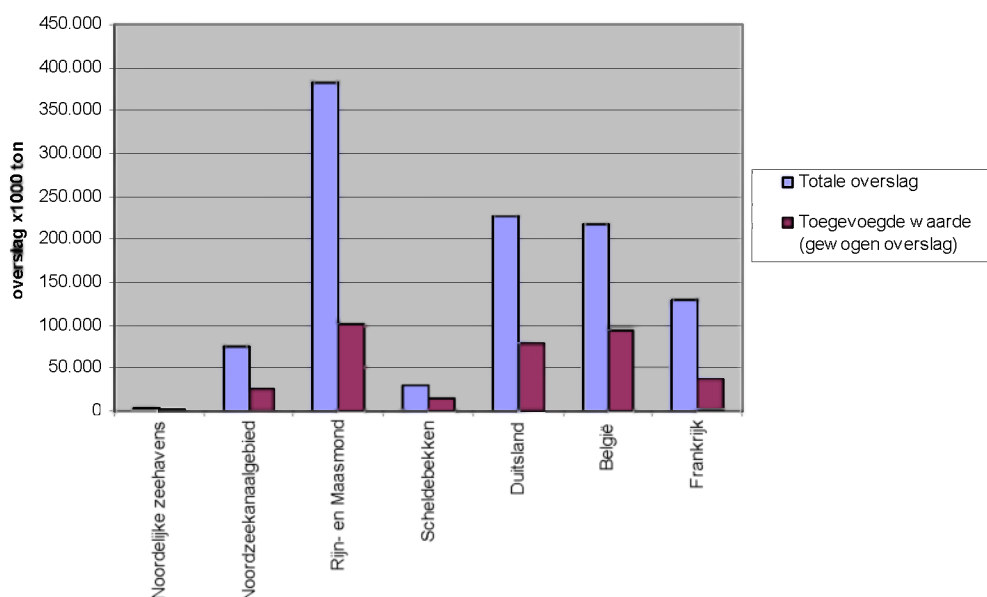
De berekening om tot de gewogen overslag te komen is hieronder voor het havengebied Rijn- en Maasmond uitgewerkt en dient als verduidelijking van de toegepaste methode.

Verschijningsvorm	Overslag (x1000 ton)	Weegfactor	Gewogen overslag (x1000 ton)
Droge bulk	92.988	5	18.598
Natte bulk	174.097		
Ruwe olie	= 77% van natte bulk = 134.055	18	7.448
Overig natte bulk	= 23% van natte bulk = 40.042	2	20.021
Containers	91.473	3	30.491
Ro/Ro	14.516	1	14.516
Overig	9.442	1	9.442
Totaal	382.516		100.516

Tabel 3.6 Ongewogen en gewogen overslag (waardetonnen) per zeehavengebied de HLH-range

Havengebied	Totale overslag (x1000 ton)	Gewogen overslag (x1000 waardeton)	Gewogen overslag / Ongewogen overslag
Noordelijke zeehavens	4.386	1.997	0,46
Noordzeekanaalgebied	74.857	26.059	0,35
Rijn- en Maasmond	382.516	100.615	0,26
Scheldebekken	30.480	14.919	0,49
Duitsland (Bremen, Wilhelmshaven en Hamburg)	226.437	78.414	0,35
België (Antwerpen, Gent en Zeebrugge)	216.868	94.260	0,43
Frankrijk (Duinkerken en Le Havre)	128.459	36.744	0,29
Totaal Hamburg-Le Havre range	1.064.003	344.527	0,32

Bron: Vlaamse Havencommissie, Nationale Havenraad, Eurostat



Figuur 3.9: Ongewogen en gewogen overslag (waardetonnen) per zeehavengebied de HLH-range

De analyse met behulp van de bovenstaande resultaten behoeft enige nuance: zo levert een vergelijking op tussen havens uitsluitend gebaseerd op maritieme overslag, en dus op terminalniveau. Slechts de toegevoegde waarde van de terminals wordt meegenomen in de analyse. De berekende toegevoegde waarde en de waardetonnen houden daarbij geen rekening met niet-

overslaggerelateerde havenactiviteiten. De berekening van de toegevoegde waarde en de waarde-tonnen vindt plaats aan de hand van slechts enkele bedrijfscategorieën en is daarmee zeer beperkt. De resultaten van de analyse beschrijven daarmee slechts de directe toegevoegde waarde van overslagactiviteiten in de betreffende haven.

De waardetonnenberekening is gebaseerd op terminals die voornamelijk een goederengroep (bijvoorbeeld fruit) behandelen. De toegevoegde waarde van deze terminals wordt gebruikt als benchmark voor multi-purpose terminals. Dit levert een onevenwichtig beeld op, verondersteld mag immers worden dat terminals die slechts één goederengroep behandelen efficiënter zullen werken dan multi-purpose terminals. Ook de efficiëntieverschillen tussen havens worden niet meegenomen, er wordt immers gegeneraliseerd tot een algemene indicator die niet wordt uitgesplitst naar verschillende havens.

Inleiding

Op basis van de overslagstatistieken is in hoofdstuk 3 een eerste vergelijking gegeven van verschillende zeehavens in de Hamburg – Le Havre range. Een adequate vergelijking van havens in de HLH-range gaat echter verder dan een analyse van tonnagestatistieken. De centrale vraag in deze verkenning betreft dan ook de toepasbaarheid van de economische indicatoren en overslagstatistieken om zeehavens internationaal te kunnen vergelijken.

Naast het inzicht dat daadwerkelijk verkregen wordt met de vergelijking op basis van de economische indicatoren en overslagstatistieken, gaat dit hoofdstuk in op de methodiek hoe zeehavens (in theorie) internationaal vergeleken kunnen worden, waarbij de resultaten van beschikbare vergelijkingen/methoden/indicatoren in een helder methodisch kader worden geplaatst. Hierdoor ontstaat een palet van mogelijke en te overwegen alternatieve wijzen om tot internationale vergelijking van havens te komen.

Benadering van internationale vergelijking havens in breder perspectief

Een analyse en vergelijking van havens kan aan de hand van verschillende methodieken en indicatoren plaatsvinden afhankelijk van het doel en de behoefte van verschillende actoren. De benadering van de internationale vergelijking van havens op landelijk overheidsniveau zal veelal een andere methodiek volgen dan een concurrentieanalyse op gebruikersniveau.

Tabel 4.1 geeft inzicht in een aantal methoden en indicatoren die gebruikt kunnen worden voor vergelijkende analyses en concurrentieanalyses van havens.

Tabel 4.1 Methoden voor internationale vergelijking zeehavens

Methoden / indicatoren	Beschrijving
Klassieke Havenmonitorindicatoren (werkgelegenheid, toegevoegde waarde, private investeringen, bedrijfsdynamiek)	Analyse (verandering in) werkgelegenheid in havengerelateerde sectoren in een regio
Analyse publieke investeringen (OEI)	Opvallende publieke investeringen in een zeehavengebied kan erop duiden dat een overheid de concurrentiepositie van een havengebied wil verbeteren
Analyse van overslagstatistiek	In kaart brengen van concurrentiepositie van havens op basis van de overslag van goederen. <i>Strategic positioning analyse: 'product portfolio' analyse, 'shift-share' analyse, 'product diversification' analyse</i>
Interviews met gebruikers van de haven (rederijen, logistieke dienstverleners)	Door als onafhankelijke partij de gebruikers van diensten aangeboden in zeehavengerelateerde sectoren te interviewen worden inzichten in hetgeen die partijen sterke en zwakke aspecten vinden van de verschillende alterna-

	tieven die ze hebben
Supply/value-chain analyse	Door de volledige supply/value-chain van herkomst tot bestemming van goederen te analyseren kan een beeld gekregen worden van de belangrijkste vertragende of dure aspecten binnen havengerelateerde functies en services en de functies van (onderdelen van) havens in de chain.
SWOT analyse	Op kwalitatieve wijze wordt inzicht geboden in de Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats (SWOT) van een zeehavengebied of -gebruiker
Vervoersprognoses	Het opstellen van vervoersprognoses biedt inzicht in de toekomstige (over-slag) prestaties van een haven
Transportnetwerkanalyses	Door met behulp van vervoersmodellen (zoals het Landelijk Model systeem, LMS) de mogelijke congestie op het wegennet in de toekomst te onderzoeken kan inzicht verkregen worden in eventuele capaciteitsproblemen van het havenomliggende vervoersnetwerk
Locatievestigingsfactoren analyse	Beschikbaarheid, opleidingsniveau arbeidskrachten, etc...
Performance management indicatoren	Doelen van de organisatie worden eerst expliciet gemaakt en vervolgens wordt met feitelijke informatie in kaart gebracht in hoeverre deze doelen bereikt worden

Afhankelijk van de gewenste analyse kunnen bovenstaande methodieken gebruikt worden om te komen tot een vergelijkende analyse, zoals aangegeven in tabel 4.2.

Tabel 4.2 Methoden en onderzoekstoepassingen voor internationale vergelijking zeehavens

		Methoden									
		Klassieke Havenmonitorindicatoren	Monitoren publieke investeringen	Overlagstatistiek analyse (product portfolio analyse, shift-share analyse, product diversification analyse)	Interviews met gebruikers van de haven	Supply/value-chain analyse	SWOT analyse	Vervoersprognoses	Transportnetwerkanalyses	Locatievestigingsfactoren analyse	Performance management
Onderzoekstoepassing	Economische sectoranalyse	✓	✓	✓							
	• Omvang		✓	✓							
	• Belang	✓									
	• Kracht			✓							
	Beleidsmonitoring en – effectmeting	✓									✓
	Concurrentieanalyse			✓		✓	✓	✓	✓	✓	
	Samenwerkingsanalyse			✓		✓		✓	✓	✓	
	Locatieselectie				✓	✓	✓			✓	

Benadering vanuit de belanghebbenden kan vervolgens tot nieuwe inzichten leiden. Nationale en internationale overheden zullen veelal geïnteresseerd zijn in economische analyses. Op havenniveau (havenautoriteiten, regionale overheden) zal er daarnaast behoefte zijn naar concurrentieanalyses, locatiekeuzeanalyse, etc. Voor gebruikers van de haven (investeerders, havengerelateerde bedrijven, verladers, rederijen, etc) zijn de economische effecten van beperkt belang.

Tabel 4.3 Onderzoekstoepassingen en initiërende partijen voor internationale vergelijking zeehavens

		Onderzoekstoepassing				
		Economische sectoranalyse	Beleidsmonitoring (-effectmeting)	Concurrentieanalyse	Samenwerkingsanalyse	Locatieselectie
Initiërende partij	Publieke partijen					
	Europese Commissie	✓	✓	✓		
	Nationale overheid	✓	✓	✓		
	Regionale overheid	✓	✓	✓		✓
	Havenautoriteiten	✓	✓	✓	✓	
	Nationale Havenraad	✓	✓	✓	✓	
	Private partijen					
	Locatiegebonden private ondernemingen			✓		✓
	Niet-locatiegebonden ondernemingen (logistieke dienstverleners)			✓		
	Verlader			✓		
	Rederij			✓		
	Terminal Operator			✓		✓
	Overige partijen					
	Milieuorganisaties		✓			
	Brancheorganisaties	✓		✓		

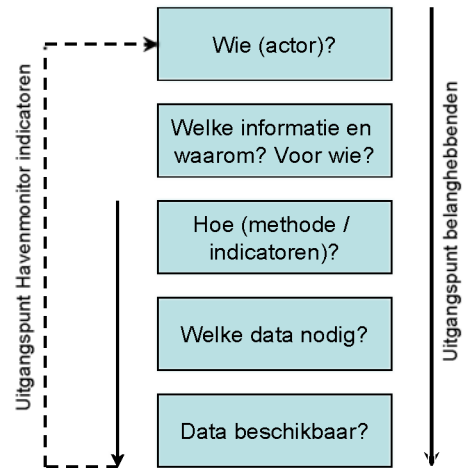
Doel internationale vergelijking zeehavens bepalend voor methode

Voor een vergelijking van havens met een economische grondslag lijkt een analyse aan de hand van onder andere de indicatoren van de 'Klassieke Havenmonitor' geschikt. Om echter aan te duiden wat de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van haar internationale concurrenten is en hoe deze zich ontwikkelt, zijn verdergaande analyse noodzakelijk. Met behulp van aanvullende studies, zoals de analyses op basis van overslagstatistiek zoals beschreven in Hoofdstuk 3 maar ook bijvoorbeeld locatieselectiestudies en overige methoden die in dit hoofdstuk zijn geïnventariseerd, kan het havenbeleid aangepast of verstrekt worden, kunnen nieuwe kernactiviteiten geïdentificeerd worden en zwakke punten versterkt worden.

Daar waar de huidige havenmonitorindicatoren voornamelijk evalueren kan, aan de hand van een bredere analyse, proactief op veranderende marktstructuren gereageerd worden.

Voor bredere (internationale) vergelijking van havens is het van belang de volgende vragen te onderscheiden:

1. Welke belanghebbenden zijn geïnteresseerd in een vergelijking van Nederlandse zeehavens met andere (internationale) havens?
2. Wat zijn de taken van de belanghebbende(n); waarom wil(len) de belanghebbende(n) een dergelijke vergelijking; welke vragen moeten beantwoord worden en voor welke doelgroep?
3. Welke methoden zijn geschikt om antwoorden op bovenstaande vragen te krijgen en welke indicatoren leveren die op?
4. Welke data zijn nodig om de gewenste indicatoren te berekenen?
5. Zijn deze data beschikbaar?



Momenteel wordt (en is reeds) een breed scala aan vergelijkende havenconcurrentieanalyses van zeehavens in de Hamburg – Le Havre range uitgevoerd. De studies en analyses presenteren resultaten met betrekking tot de economische waarde van de betreffende zeehaven en haar concurrentiepositie.

Daar waar de economische toegevoegde waarde voor de verschillende havens aan de hand van de beschikbare gegevens tot op heden niet met elkaar kunnen worden vergeleken, is dit voor een groot aantal facetten met betrekking tot de concurrentiepositie van de haven wel aan te duiden.

Hoofdstuk 5 Conclusie

Vergelijking in internationaal perspectief: conclusies

Aan de hand van de beschikbare indicatoren is een correcte vergelijking op economisch gebied (toegevoegde waarde, werkgelegenheid, private investeringen en bedrijfsvestigingen) niet mogelijk. De benodigde data zijn niet (structureel) of niet uniform beschikbaar en er bestaan verschillen in zowel methodiek, geografische en functionele afbakening en definities van de indicatoren om tot een vergelijking van de indicatoren te komen. Voor een eenduidige vergelijking is het wenselijk de data reeds voor verwerking te uniformeren.

De vertaalslag van de resultaten van de beperkt aanwezige nationale of regionale studies blijkt lastig of niet mogelijk. Alleen door voor de te beschouwen havens uniforme brondata te gebruiken en dezelfde definities, afbakening, tijdreeks etc. te hanteren, wordt het mogelijk een vergelijkende analyse uit te voeren.

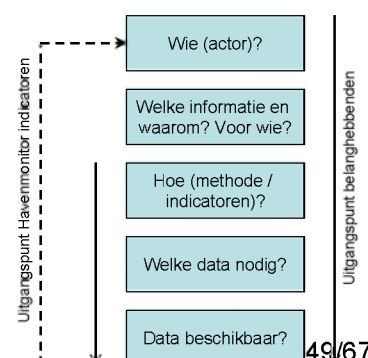
Men dient zich echter af te vragen welk inzicht wordt verkregen door de internationale vergelijking van (de waarde van) economische indicatoren. Zoals reeds gesteld geeft het inzicht in de omvang van een havengerelateerde activiteit - in termen van werkgelegenheid, toegevoegde waarde etc. - ten opzichte van andere havens het relatieve belang van die activiteit voor een specifieke haven weer alsook de marktposities van de verschillende zeehavens. Een dergelijke absolute waarneming zegt echter nog niets over de concurrentiepositie van een haven.

Om inzicht te verschaffen in de mogelijke kansen en bedreigingen van de economische betekenis van havens onder invloed van andere havens is in deze studie een aantal methoden aangereikt om de concurrentiepositie van zeehavens in de Hamburg – Le Havre range op basis van overslagstatistieken in kaart te brengen.

Deze concurrentieanalyse op basis van overslagstatistieken geeft een beeld van de ontwikkelingen die havens doormaken en doorgemaakt hebben op het gebied van marktaandeel en groei in overslag goederensoorten of verschijningsvormen. Analyse van goederenoverslag geeft echter nog geen verklaring van de marktpositie of het potentieel van een haven. Hiervoor kunnen andere concurrentieanalyses toegepast worden, waarbij indicatoren gehanteerd worden als “total transport chain costs” / “total port costs”, locatiefactoren en havenefficiëntie-indicatoren.

Wanneer de concurrentiepositie van havens en de onderliggende factoren bekend zijn, kan door middel van marktanalyses en de kennis van de posities van de havens een vervoersprognose opgesteld worden; deze kan weer als invoer dienen voor een inschatting van de toekomstige economische betekenis van de havens. Het is de samenhang van verschillende methoden om havens te vergelijken, in combinatie met aanvullende studies zoals een marktanalyse, waarmee een compleet beeld kan worden bepaald van de concurrentieposities en economische betekenis van havens.

De informatiebehoefte van de diverse belanghebbenden in de haven kan verschillen en derhalve de voorkeur voor analytische methoden en de daarbij benodigde data om tot de gewenste inzichten te komen. Het hiernaast weergegeven schema geeft een logische volgorde van afwegingen weer voor het vanuit de verschillende



actoren bepalen van de meest geschikte onderzoeksmethode en daarbij benodigde data.

De conclusies van deze verkenning zijn daarmee tweeledig. Enerzijds is een internationale vergelijking van zeehavens aan de hand van de indicatoren mogelijk indien methodologie en brondata gestroomlijnd wordt, bij voorkeur vanuit een overkoepelende Europese organisatie (zoals ESPO). Wellicht kan vanuit deze organisatie het benodigde draagvlak voor een internationale verkenning gecreëerd worden om een gezamenlijke en uniforme aanpak te definiëren en te garanderen.

Anderzijds zullen en kunnen naast de vier economische indicatoren en analyse van overslagstatistieken andere methodieken, indicatoren en analyses gebruikt worden voor vergelijking van havens in een breder perspectief. Het is daarbij van belang de specifieke interesse van de betrokken belanghebbenden ('actoren') centraal te stellen en vervolgens te zoeken naar geschikte methoden om een bruikbare analyse van zeehavens in internationaal perspectief te ontwikkelen.

Vergelijking in internationaal perspectief: aanbevelingen voor de Havenmonitor

De Havenmonitor fungeert voornamelijk als instrument om de economische waarde en het belang van de Nederlandse havensector aan te duiden ten opzichte van de Nederlandse economie. Het aanscherpen van de bestaande methodiek om bijvoorbeeld dubbeltellingen zoveel mogelijk te voorkomen en het toevoegen en uitbreiden van deze analyse tot Europees schaalniveau is wenselijk om beter inzicht te krijgen in de prestaties van Nederlandse zeehavens in vergelijking met concurrerende zeehavens in de HLH-range. Hiervoor dient echter vanuit een breder draagvlak een omvangrijke aanpassing van brondata, methodologie en definities geïnitieerd te worden.

Naast het bepalen van de vier Klassieke Havenmonitor indicatoren is het zinvol om voor een internationale concurrentievergelijking de analyses op basis van overslagstatistieken, zoals in deze verkenning gepresenteerd in Hoofdstuk 3, en aanvullende studies zoals geïnventariseerd in Hoofdstuk 4 verder uit te breiden.

Aangezien de Havenmonitor van oudsher een sectoranalyse betreft wordt gedacht aan parallelle onderzoeken aan de Havenmonitor, waarbij specifieke vraagstukken van belanghebbenden aan een grondiger onderzoek onderworpen kunnen worden.

Belangrijk is dat voordat een dergelijke studie wordt aangevangen er een duidelijk beeld bestaat van de vragen die de verschillende belanghebbenden beantwoord willen hebben. Deze vragen zijn essentieel om de meest geschikte onderzoekstoepassing en –methodiek te formuleren.

Voor de Nederlandse overheid (ministerie Verkeer en Waterstaat) kan bijvoorbeeld een beleidseffectmonitor ontwikkeld worden. Afhankelijk van het gevoerde beleid en de toegepaste beleidsmaatregelen kunnen specifieke onderzoeksmethoden en –toepassingen ingezet worden om de invloed van het gevoerde beleid te meten en te onderscheiden van exogene factoren. Onderstaand is een voorbeeld gegeven van een mogelijke toepassing van beleidseffectmeting.

Momenteel wordt gewerkt aan het gereedmaken van de Betuwelijn die de Rotterdamse haven verbindt met het Duitse Ruhrgebied, een zeer belangrijk gebied in het hinterland. De aanleg van deze spoorlijn heeft ondermeer tot doel om de positie van de Rotterdamse haven te versterken ten opzicht van concurrerende havens.

Om de effectiviteit van de aanleg van de Betuwelijn te meten zou een concurrentieanalyse uitgevoerd kunnen worden die zich in het bijzonder richt op de belangrijkste goederen die

naar het Ruhrgebied worden doorgevoerd en de havens die een belangrijke rol spelen in die specifieke markt. Zo is er grote behoefte aan invoer van steenkool in Duitsland sinds de sluiting van de eigen mijnen. Dit goederensegment is uitstekend geschikt voor vervoer per trein. In de komende jaren zou de marktpositie van Rotterdam voor dit marktsegment daarom kunnen verbeteren door de ingebruikname van de Betuwelijn.

Met behulp van een 'Shift Share' Analyse op de specifiek aan de Betuwelijn te relateren marktsegmenten kan vervolgens onderzocht worden of er een relatieve verbetering van de Rotterdamse positie in die segmenten is opgetreden door de Betuwelijn. Hierbij dient echter rekening gehouden worden met exogene ontwikkelingen zoals beleid van andere havens en overheden, marktontwikkelingen, veranderende locatiefactoren, etc.

Vanuit het perspectief van de Nationale Havenraad kan een totaal ander doel van een vergelijkende studie van havens centraal gesteld worden. Hieronder is een voorbeeld gegeven van een mogelijke internationale vergelijking uit perspectief van de NHR.

De NHR heeft tot doel het behartigen van de belangen van Nederlandse zeehavens.

Door een Product Portfolio Analyse en een 'Shift Share' Analyse uit te voeren op de overslagstatistieken van Nederlandse havens ten opzicht van buitenlandse concurrerende havens, kunnen trends waargenomen worden die zich in bepaalde landen of havens wel voordoen maar niet (of in mindere mate) in Nederlandse havens. Met een dergelijke analyse kan een ongunstige marktontwikkeling tijdig worden gesignaleerd. Indien opvallende ontwikkelingen worden waargenomen, kan onderzoek gedaan worden naar de onderliggende redenen van die ontwikkelingen. Dit kunnen veranderingen zijn in wetgeving in concurrerende landen, of hinderende regels in eigen land maar ook verbeteringen in buitenlandse infrastructuur of het dichtslibben van het Nederlandse wegennet.

Aansluitend kan de NHR haar bevindingen rapporteren aan de Nederlandse overheid en suggesties doen om de marktomstandigheden van de Nederlandse havens te herstellen of verbeteren.

Individuele havens op hun beurt hebben weer andere belangen dan de Nederlandse overheid en de NHR. Een voorbeeld voor een specifieke studie voor een individuele haven is hieronder geschetst.

Een individuele haven zal zich ten doel stellen om haar marktpositie ten opzichte van concurrerende havens in het buitenland maar ook binnen Nederland te verbeteren. Als middel om dit doel te verwezenlijken zouden investeringen gedaan kunnen worden om groeiende marktsegmenten beter te faciliteren.

Om geschikte segmenten voor investeringen te identificeren kan een 'Strategic Positioning' Analyse worden toegepast, die op basis van overslagstatistieken de marktpositie en –ontwikkelingen van havens onderling in kaart brengt. Deze analyse kan uitgevoerd worden in combinatie met een locatiefactorenanalyse om die ontwikkelingen te verklaren. Er kan tevens een marktanalyse uitgevoerd kunnen om geschikte groeimarkten te vinden die goed aansluiten bij de karakteristieken van die individuele haven.

Zodra de verwachte ontwikkeling in handel in goederensegmenten en de potentie daarvan voor de haven in kaart zijn gebracht, kan een strategie ontwikkeld worden voor de toekomstige focus van de haven.

Door naast de Klassieke Havenmonitor dergelijke parallelle studies uit te voeren, ontstaat een completer overzicht van en inzicht in de Nederlandse en internationale havensector, waarop de individuele betrokkenen hun eigen toekomstig handelen kunnen afstemmen.

Bijlage 1

Bronnen

Geraadpleegde instanties economische indicatoren

• ESPO	-	Dhr. P. Verhoeven, mevr. C. Overlau
• ISL	-	Dhr. Lemper
• KvK	-	Mevr. Schopman
• KBO	-	helpdesk
• HBA	-	Dhr. Lattner, dhr. Waitz
• HPA	-	Dhr. Ross, mevr. Leyes
• INPI	-	Mevr. Boisard
• Bund-Länder Kommission (München)	-	Dhr. Willer
• Planco Consulting GmbH	-	Dr. Georg-Dietrich Jansen
• Hafenwirtschaftsvereinigung Wilhelmshaven e.V.	-	Dhr. Hartung
• Niedersachsen Ports GmbH	-	Dhr. Wilhelm
• Port Autonome de Dunkerque	-	Dhr. Joly
• Port Autonome du Havre	-	Dhr. Chedot, mevr. Geneviève
• Catram Consultants	-	Dhr. Deplaix, dhr. Meyer

Geraadpleegde bronnen economische indicatoren

- Nationale Bank van België, Economisch belang Vlaamse Zeehavens 2004
- Nationale Bank van België, Economisch belang Vlaamse Zeehavens 2002
- ESPO, Report on Added Value studies in European Sea Ports, 1998
- ESPO, Port Added Value - Qualitative study, 1999
- Regional Benchmarking: Results from Bremen & Logistics strategy, ISL, 2005

Geraadpleegde literatuur overslagstatistiek

- Haezendonck E., Pison G., Rousseeuw P., Struyf, A. En Verbeke, A., (2000) "The Competitive Advantage of Seaports", International Journal of Maritime Economics).
- M. Huybrechts, H. Meersman, E. Van de Voorde, E. Van Hooydonk, A. Verbeke, W. Winkelmanns (2002). "Port Competitiveness: An economic and legal analysis of the factors determining the competitiveness of seaports". Uitgeverij De Boeck nv, Antwerpen.

Geraadpleegde databronnen overslagstatistiek

- Nationale havenraad, www.nationalehavenraad.nl
- Vlaamse Havencommissie, www.serv.be/vhc

Bijlage 2

Matrix economische indicatoren

Werkgelegenheid

		Hamburg		
		Antwoord	Bron	Opmerkingen
Beschikbaarheid	Indicator berekend?	ja	HPA	
	Publiek beschikbaar? Jaar van laatste berekening?	nee 2004	HPA HPA	slechts enkele algemene resultaten voor wat betreft totale WG
	Tijdreeksen beschikbaar? Welke? Kosten aan informatieuitraag?	2001-2004 nr	HPA	
Definitie van indicator				
Berekeningswijze/methodiek	Brondata	empirische basis via questionnaire gelegd in 2001 HPA (bedrijven in de haven), daarna via statistische analyse (afkomstig van 3 deelstaten) jaarlijkse inschattingen		
	in aantal medewerkers of FTE, definitie van FTE Methodiek	gerekend in aantal medewerkers In Hamburg zijn havengerelateerde bedrijven aangeschreven met een questionnaire	PLANCO	ESPO 99: sommige act deels toegerekend aan haven, obv income of employees
Functionele afbakening	Welke bedrijvigheid/sectorale aangehouden?	Indeling wordt in de meest recente studie is gebruikt gemaakt van Planco een indeling naar activiteiten die direct havegebonden zijn en in het havegebied zitten, tweede deel is direct gerelateerde bedrijvigheid, niet in havegebied (overheden, maar ook freight forwarders en LSP), derde deel is niet direct havegebonden dienstverlenende bedrijvigheid		ESPO 99: • The real port activity : custom duty, installation of electricity and port, port train, guide, water and shipping services. • Indirect Commerce, bank and insurance : insurance of sea transport, financing of foreign trade. • Public administration : number of employees in the port (and sometimes employees that are not connected with the port). • Industry : raw material, goods Verder onderscheid naar WG in the Hamburg port area (differentiation by type of activity in the port) en WG in the port economy (differentiation between the enterprises which are really installed in the port and the foreign enterprises)
	Welke codering wordt gebruikt (SBI, BIC, NACE etc.)	Duitse indeling naar 60 sectoren (WZ 2003) waarbij vertaalslag kan worden gemaakt naar Europese NACE-standaard		ESPO 07-98: NACE
	Vertaalslag mogelijk naar SBI?	ja		Grotendeels, SBI-code is tot en met het niveau van de klassen (4 cijfers), op een aantal uitzonderingen na, gelijk aan de door Eurostat vastgestelde NACE Rev. 1 (Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne) die in alle lidstaten van de EU wordt gehanteerd. De subklasse, aangegeven door 5 cijfers, is een nadere Nederlandse verbijzondering.
Geografische afbakening havegebied	Welk gebied wordt tot haven gerekend (o.b.v. postcodes, fysieke begrenzing)	havegebied bij wet vastgesteld, WG buiten dit HPA, gebied wordt meegenomen. Bepaling op basis van Planco Kreis niveau, lager kan niet omdat er dan statistische gaten vallen, ofwel op basis van postcode kan analyse niet worden uitgevoerd		
Berekening indirecte effecten	voorwaarts en/of achterwaarts, techniek	achterwaartse indirecte effecten a.h.v. input-output tabellen		berekening van indirecte effecten gebeurt aan de hand van multipliers, deze multipliers zijn bepaald per sector

Werkgelegenheid

		Antwerpen	
		Antwoord	Bron Opmerkingen
Beschikbaarheid	Indicator berekend?	ja	NBB
	Publiek beschikbaar?	ja	NBB
	Jaar van laatste berekening?	2004	NBB
	Tijdreeksen beschikbaar? Welke?	1995-2004	NBB
	Kosten aan informatieuitvraag?	geen	NBB
Definitie van indicator			
Berekeningswijze/methodiek	Brondata	jaarrekeningen (ondernemingen) en enquetes (overheid)	NBB
	in aantal medewerkers of FTE, Methodiek	VTE (voltijds equivalent = 38 uur) WG ondernemingen = gemiddelde personeelsbestand tijdens boekjaar in VTE inclusief NBB uitzend havenarbeiders via WG-organisaties. WG overheden = opgave enquête	
Functionele afbakening	Welke bedrijvigheid/sectorale indeling wordt aangehouden?	Onderscheid naar maritiem cluster: havengebonden bedrijfstakken, bestaan essentieel NBB voor de havens (beheer en onderhoud, scheepvaart, overslag, bevrachting, loodsdiens, sluisen, goederenopslag, baggerwerk, visserij, maritieme diensten, enz.) en niet-maritiem cluster (nauw en wederzijds afhankelijk van havenactiviteit wegens de geografische nabijheid; industrie, groothandel, transport, logistieke dienstverlening)*	
	Welke codering wordt gebruikt (SBI, BIC, NACE etc.)	NACE-Bel**, 5 posities	
	Vertaalslag mogelijk naar SBI?	tot op 4 cijferig niveau	
Geografische afbakening havengebied	Welk gebied wordt tot haven gerekend (o.b.v. postcodes, fysieke begrenzing)	Onderscheid naar havengebied in strikte betekenis (alle niet-maritieme act.) o.b.v. NBB postcodes en havengebied in ruimere betekenis (deel maritieme act.) o.b.v. codering Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS)	
Berekening indirecte effecten	voorwaarts en/of achterwaarts, techniek	Achterwaartse effecten (beperkt zich niet tot de eerstelijnsleveranciers (niveau 1), maar NBB gaat terug tot de indirecte effecten die worden opgetekend voorafgaand aan de hele keten, tot op het oneindige niveau. De som van al die niveaus vormt uiteindelijk het totaalbedrag van de indirecte effecten): voor berekenen afhankelijkheidsgraden voor toeleverende bedrijfstak worden aanbod- en gebruikstabellen Instituut voor de Nationale Rekeningen - INR (Supply and Use Tables - SUT, 1999, 2000, 2001 en 2002) en input-outputtabellen Federaal Planbureau (IOT, 1995, 2000) gebruikt, waarvan het gemiddelde resultaat wordt meegenomen. Onderscheid naar maritiem en niet-maritiem cluster.	

Rebel Group - Buck Consultants International

Data Antwerpen is vergelijkbaar met Gent en Zeebrugge

* Bedrijven behorend tot de maritieme cluster:
Deze bedrijven moeten in hoofdzaak een functionele band met de haven hebben. Drieëntwintig bedrijfstakken voldoen aan die vereiste en worden in de studie opgenomen. Al naargelang de aard van de bedrijfstakkendient toch een onderverdeling in drie aparte geografische groepen gemaakt te worden: Bedrijven die gevestigd zijn in het havengebied, in de strikte betekenis van het woord:

- Visverwerkende en visconserverende bedrijven;
- Productie van diepgevroren vis en visproducten;
- Bouw en herstelling van pleziervaartuigen;
- Baggerwerken;
- Overige waterbouw;
- Overige handel;
- Overige goederenbehandeling;
- Opslag in koelpakhuizen;
- Overige opslag;
- Douaneagentschappen;
- Tussenpersonen in het vervoer;
- Andere activiteiten in verband met de organisatie van de organisatie van het goederenvervoer;
- De Zeemacht.

Bedrijven die gevestigd zijn in het "ruim havengebied" (d.w.z. die een geografische NIS-code hebben die tot een haven kan toegerekend worden):

- Expeditieagentschappen;
- Bevrachtingsbedrijven;

Deze aparte opdeling dringt zich op door het feit dat het merendeel van de bevrachtingsbedrijven en van de expeditieagentschappen gevestigd is in de nabijheid van de havens, maar niet in het havengebied, zoals gedefinieerd in het koninklijk besluit van 2 februari 1993 zelf.

Bedrijven die op het nationale grondgebied zijn gevestigd, die behoren tot die bedrijfstakken waarvan uit de definitie blijkt dat ze een rechtstreeks economisch verband met de havens hebben:

- Visserij;
- Scheepsbouw en scheepsherstelling;
- Zee- en kustvaart;
- Binnenvaart;
- Goederenbehandelaars in havens (terminals, naties enz.);
- Ondersteunde diensten voor het vervoer te water (aanpassing van vaarwegen, uitrusting voor maritiem vervoer, enz.);
- Scheepsagenturen;
- Verhuur van schepen.

Sommige bedrijven van die laatste groep zijn niet in de haven gevestigd.

Werkgelegenheid

		Duinkerke			Le Havre		
		Antwoord	Bron	Opmerkingen	Antwoord	Bron	Opmerkingen
Beschikbaarheid	Indicator berekend?	ja					
	Publiek beschikbaar?	enkele algemene data			enkele algemene data		
	Jaar van laatste berekening?	2000			2002		
Definitie van indicator	Tijdreeksen beschikbaar? Welke?	nee			2000-2002		
	Kosten aan informatieuitvraag?						
Berekeningswijze/methodiek	Brondata						
	in aantal medewerkers of FTE, Methodiek	Directe WG: directe relatie met scheepvaart en ESPO 99 overslag, Indirecte WG: gebruikers van de haven voor toelevering of export, onderscheid naar industries, general suppliers en transport					
Functionele afbakening	Welke bedrijvigheid/sectorale indeling wordt aangehouden?	Onderscheid naar: port employment; employment of the ESPO 99 enterprises which use the port for their importation and exportation; employment of the supplier of the port area; carrier which work with the enterprise which export and import			Jobs related to shipping and port trades in the website, volgens employment area of Le Havre (industries excluded)***	ESPO 99 wordt geen structurele analyse uitgevoerd	
	Welke codering wordt gebruikt (SBI, BIC, NACE etc.)						
	Vertaalslag mogelijk naar SBI?						
Geografische afbakening havengebied	Welk gebied wordt tot haven gerekend (o.b.v. postcodes, fysieke begrenzing)	< 30 km	ESPO 07-98		30-80 km	ESPO 07-98	ESPO 99: omvat zowel LeHavre als Rouen
					***Onderscheid naar: Stevedoring Pilots, towage, linesmen, mooring and boatage Insurance, surveys, inspection et technical surveying Ship repairs Shipping lines, Ship's Companies, Shipping agents Warehousing, logistics Freight forwarders and trading Repair, storage, trading of containers Port of Le Havre Authority Customs Miscellaneous port services Road transport Rail transport Waterway transport		

Toegevoegde Waarde

		Hamburg Antwoord	Bron	Opmerkingen	Bremen Antwoord	Bron	Opmerkingen	Wilhelmshaven Antwoord	Bron
Beschikbaarheid	Indicator berekend?	ja	HPA		ja			nee	Niedersachsen Ports
	Publiek beschikbaar?	nee	HPA		nee	Planco			
	Jaar van laatste berekening?	2004	HPA		1998	HBA, Planco	Recentelijker (2004) is de toegevoegde waarde berekend uitgedrukt als 'impact of the port on the regional economy of the City of Bremerhaven' waarvoor per ladingsegment de zogenaamde 'loco quota' (goods which are produced, finished or consumed in the port region)		
	Tijdreeksen beschikbaar? Welke? Kosten aan informatieuitraag?	2001-2004	HPA		nee	Planco		nee	
Definitie van indicator									
Berekeningswijze/methodiek	Brondata methodiek	Middels vragenlijst bij bedrijven uitgezet die berekenen omzet (productiewaarde: HPA Wertschöpfung) a.h.v. statistieken (multipliers)?	PLANCO		info van 2000 bedrijven, number of employees and ESPO 99 statistical averages on gross domestic product per employee				
Functionele afbakening	Welke bedrijvigheid/sectorale indeling wordt aangehouden?	In de meest recente studie is gebruikt Planco gemaakt van een indeling naar activiteiten die direct havengebonden zijn en in het havengebied zitten, tweede deel is direct gerelateerde bedrijvigheid, niet in havengebied (overheden, maar ook freight forwarders en LSP), derde deel is niet direct havengebonden dienstverlenende bedrijvigheid		ESPO 99 • The real port activity : custom duty, installation of electricity and port, port train, guide, water and shipping services. • Commerce, bank and insurance : insurance of sea transport, financing of foreign trade. • Public administration : number of employees in the port (and sometimes employees that are not connected with the port). • Industry : raw material, goods					
	Welke codering wordt gebruikt (SBI, BIC, NACE Vertaalslag mogelijk naar SBI)?								
Geografische afbakening havengebied	Welk gebied wordt tot haven gerekend (o.b.v. havengebied bij wet vastgesteld, activiteiten postcodes, fysieke begrenzing)	buiten dit gebied worden niet meegenomen	HPA		Bremen en Bremerhaven, HBA havengebieden bij wet vastgesteld, activiteiten				
Berekening indirecte effecten	voorwaarts en/of achterwaarts, techniek				employment / income/ value added which originates from the production of services and goods supplied to the direct port sector, techniek: input-output				

Toegevoegde Waarde

Data Antwerpen is vergelijkbaar met Gent en Zeebrugge

		Antwerpen Antwoord	Bron	Opmerkingen
Beschikbaarheid	Indicator berekend?	ja	NBB	
	Publiek beschikbaar?	ja	NBB	
	Jaar van laatste berekening?	2004	NBB	
Definitie van indicator	Tijdreeksen beschikbaar? Welke?	1995-2004	NBB	
	Kosten aan informatieuitvraag?	geen	NBB	
Berekeningswijze/methodiek	Brondata methodiek	jaarrekeningen (ondernemingen) en enquêtes (overheid) TW ondernemingen = som personeelskosten + afschrijvingen en waardeverminderingen + voorzieningen voor risico's en lasten + bepaalde exploitatiekosten + bedrijfsresultaat, verminderd met exploitatiesubsidies. TW overheden = opgave enquête som personeelskosten	NBB NBB	
Functionele afbakening	Welke bedrijvigheid/sectorale indeling wordt aangehouden?	Onderscheid naar maritiem cluster: havengebonden bedrijfstakken, bestaan essentieel voor de havens (beheer en onderhoud, scheepvaart, overslag, bevrachting, loodsdienst, sluizen, goederenopslag, baggerwerk, visserij, maritieme diensten, enz.) en niet-maritiem cluster (nauw en wederzijds afhankelijk van havenactiviteit wegens de geografische nabijheid; industrie, groothandel, transport, logistieke dienstverlening)		
Geografische afbakening havengebied	Welke codering wordt gebruikt (SBI, BIC, NACE Vertaalslag mogelijk naar SBI?)	NACE-Bel, 5 posities tot op 4 cijferig niveau		
	Welk gebied wordt tot haven gerekend (o.b.v. postcodes, fysieke begrenzing)	Onderscheid naar havengebied in strikte betekenis (alle niet-maritieme act.) o.b.v. postcodes en havengebied in ruimere betekenis (deel maritieme act.) o.b.v. codering NIS	NBB	

Rebel Group - Buck Consultants International

Berekening indirecte effecten	voorwaarts en/of achterwaarts, techniek	Achterwaartse effecten (beperkt zich niet tot de eerstelijnsleveranciers (niveau 1), maar gaat terug tot de indirecte effecten die worden opgetekend voorafgaand aan de hele keten, tot op het oneindige niveau. De som van al die niveaus vormt uiteindelijk het totaalbedrag van de indirecte effecten): voor berekenen afhankelijkheidsgraden voor toeleverende bedrijfstak worden aanbod- en gebruikstabellen INR (Supply and Use Tables - SUT, 1999, 2000, 2001 en 2002) en input-outputtabellen Federaal Planbureau (IOT, 1995, 2000) gebruikt waarvan het gemiddelde resultaat wordt meegenomen	NBB	
--------------------------------------	---	--	-----	--

Toegevoegde Waarde

			Duinkerke Antwoord	Bron	Opmerkingen	Le Havre Antwoord	Bron
Beschikbaarheid	Indicator berekend?		Ja			nee	Port Autonome du Havre
	Publiek beschikbaar?		?				
	Jaar van laatste berekening?						
	Tijdreeksen beschikbaar? Welke? Kosten aan informatieuitvraag?						
Definitie van indicator							
Berekeningswijze/methodiek	Brondata		jaarrekeningen van private en publieke organisaties	ESPO 99			
	methodiek		Bruto toegevoegde waarde: companies with own accounting: ESPO 99 income from operations – operation costs, public utility: Gross salaries & wages + Buildings rental value + Operating expenditures, companies without own accounting: Price of production sold + production costs + head office share of costs, (Group G.A.V. / Group payroll) + payroll of Dunkerque's entity				
Functionele afbakening							
	Welke bedrijvigheid/sectorale aangehouden?	indeling	wordt indeling naar 5 typen industrie, 4 klassen dienstverlening en 1 ESPO 99 klasse primaire sector				
Geografische afbakening havengebied							
	Welke codering wordt gebruikt (SBI, BIC, NACE etc.)						
	Vertaalslag mogelijk naar SBI?		nee				
	Welk gebied wordt tot haven gerekend (o.b.v. postcodes, fysieke begrenzing)						

Investeringsen

		Hamburg			Bremen			Wilhelmshaven	
		Antwoord	Bron	Opmerkingen	Antwoord	Bron	Opmerkingen	Antwoord	Bron
Beschikbaarheid	Indicator berekend?	ja			nee	HBA		nee	Niedersachsen Ports
	Publiek beschikbaar?	nee							
	Jaar van laatste berekening?	2001							
	Tijdreeksen beschikbaar? Welke?	nee							
Definitie van indicator									
Berekeningswijze/methodiek	Brondata investeringsstatistieken etc.)	(jaarrekeningen, info bedrijven via questionnaire	HPA						
Functionele afbakening	Publieke en/of private investeringen	huidige en toekomstige jaarlijkse HPA private investeringen incidenteel in 2001. Daarnaast worden publieke investeringen voor intern gebruik bijgehouden, op basis van input publieke partijen. Mogelijk niet volledig.							
	Welke bedrijvigheid/sectorale indeling wordt aangehouden?	• The real port activity : custom duty, ESPO 99 installation of electricity and port, port train, guide, water and shipping services. • Commerce, bank and insurance : insurance of sea transport, financing of foreign trade. • Public administration : number of employees in the port (and sometimes employees that are not connected with the port). • Industry : raw material, goods							

Investerings

		Antwerpen	
		Antwoord	Bron
Beschikbaarheid	Indicator berekend?	ja	NBB
	Publiek beschikbaar?	ja	NBB
	Jaar van laatste berekening?	2004	NBB
	Tijdreeksen beschikbaar? Welke?	1995-2004	NBB
	Kosten aan informatieuitvraag?	geen	NBB
Definitie van indicator			
Berekeningswijze/methodiek	Brondata (jaarrekeningen, investeringsstatistieken etc.)	jaarrekeningen (ondernemingen) en enquêtes (overheid)	
Functionele afbakening	Publieke en/of private investeringen	beide	
	Welke bedrijvigheid/sectorale indeling wordt aangehouden?	Onderscheid naar maritiem cluster: havengebonden bedrijfstakken, bestaan essentieel voor de havens (beheer en onderhoud, scheepvaart, overslag, bevrachting, loodsdienst, sluisen, goederenopslag, baggerwerk, visserij, maritieme diensten, enz.) en niet-maritiem cluster (nauw en wederzijds afhankelijk van havenactiviteit wegens de geografische nabijheid; industrie, groothandel, transport, logistieke dienstverlening)	
	Welke codering wordt gebruikt (SBI, BIC, NACE etc.)	NACE-Bel, 5 posities	
	Vertaalslag mogelijk naar SBI?	tot op 4 cijferig niveau	
Geografische afbakening havengebied	Welk gebied wordt tot haven gerekend (o.b.v. postcodes, fysieke begrenzing)	Onderscheid naar havengebied in strikte betekenis (alle niet maritieme act.) o.b.v. postcodes en havengebied in ruimere betekenis (deel maritieme act.) o.b.v. codering NIS	

Investeringsen

		Duinkerke			Le Havre		
		Antwoord	Bron	Opmerkingen	Antwoord	Bron	Opmerkingen
Beschikbaarheid	Indicator berekend?	nee	Port Autonome de Dunkerque		nee	Port Autonome du Havre	
	Publiek beschikbaar?						
	Jaar van laatste berekening?						
	Tijdreeksen beschikbaar? Welke?						

Bedrijfsvestigingen

		Duitsland Antwoord	Belgie Antwoord	Frankrijk Antwoord
Beschikbaarheid	Indicator berekend?	*nee, wel brondata beschikbaar bij handelsrechtbank (business register: elektronisch platform) van betreffende deelstaat, per 1/1/07 zou binnen er een nationaal platform (nationaal enterprise register) beschikbaar moeten zijn	nee, wel brondata beschikbaar via Federale Overheidsdienst Economie	nee, wel brondata beschikbaar bij handelsrechtbank (nationaal register)
	Publiek beschikbaar?	ja	ja	ja
	Jaar van laatste berekening?	2005	2005	2005
	Tijdreeksen beschikbaar? Welke? Kosten aan informatieuitvraag?	nr ja, commerciële database via private organisaties	operationeel sinds 2003 ja, commerciële database via private organisatie	n.r. ja, commerciële database via private organisatie
Definitie van indicator				
Berekeningswijze/methodiek	Brondata	per Bundesland georganiseerd, business register omvat rechtspersonen en VOF, geen eenmansbedrijven. Alle ondernemingen hebben meldingsplicht. Behalve de ondernemingen zijn - in de meeste gevallen - ook alle vestigingen vermeld.	KBO**	nationaal register Institut National de la Propriété Industrielle - INPI. Alle ondernemingen hebben meldingsplicht. Behalve de ondernemingen zijn ook alle vestigingen vermeld.
	aantal bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek	Selectie obv postcode wel mogelijk, obv activiteit niet (geen selectiecriteria), moet handmatig gebeuren, eventueel elektronisch dmv selectie op steekwoorden. Dynamiek niet mogelijk doordat onderliggende variabelen geen selectiecriteria vormen. In dossier staat alleen datum van oprichting vermeld	ja, door vermelding vestigingseenheidsnummer, rechtstoestand (normaal, opening/sluiting faillissement, fusie etc.) en oprichtings- en stopzettingsdatum	Selectie obv postcode en activiteit mogelijk. Dynamiek niet mogelijk doordat onderliggende variabelen zoals datum van oprichting, faillissement, hoofdzetel etc. wel in het dossier vermeld staan maar geen selectiecriteria vormen
	vermelding aantal werknemers of indeling naar WP-klasse	nee	nee	nee
	Welke bedrijvigheid/sectorale indeling wordt aangehouden?	geen, onderneming geeft zelf omschrijving voor zijn activiteiten		
Functionele afbakening	Welke codering wordt gebruikt (SBI, BIC, NACE etc.)	geen	NACE	NACE
	Vertaalslag mogelijk naar SBI?	nee	ja	ja
Geografische afbakening havengebied	Welk gebied wordt tot haven gerekend (o.b.v. postcodes, fysieke begrenzing)	afbakening door selectie naar postcode mogelijk	selectie o.b.v. postcodes (bron: Rijksregister)	afbakening door selectie naar postcode mogelijk

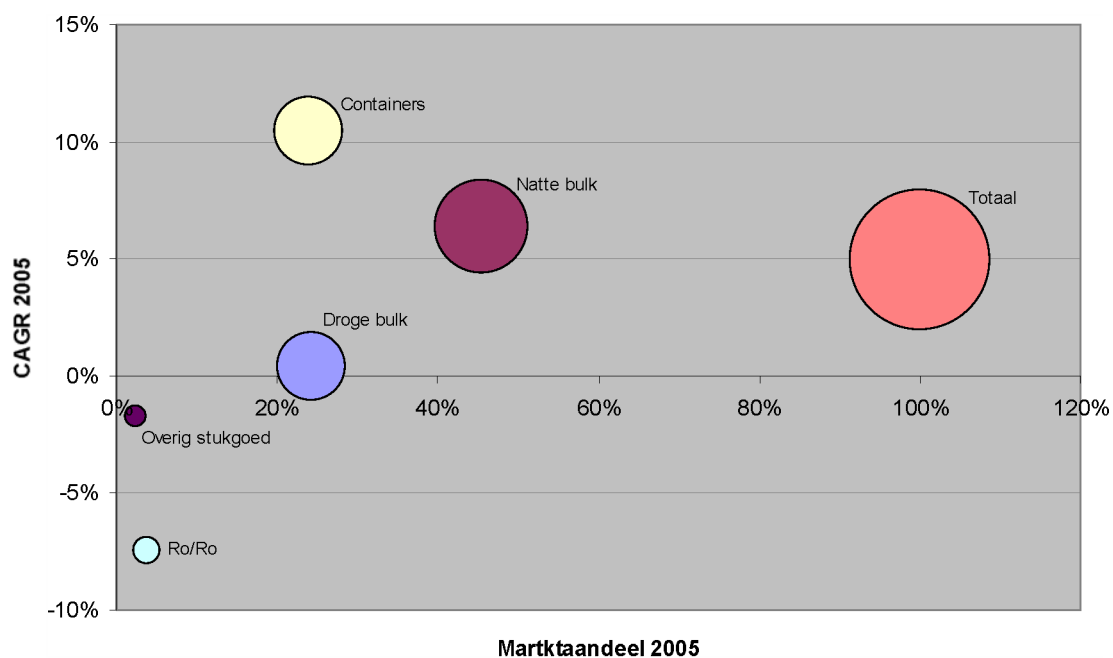
*KBO = Kruispuntbank van Ondernemingen: register dat alle basisgegevens van ondernemingen en hun vestigingseenheden opslaat, vergelijkbaar met het Nederlandse BasisBedrijvenregister (in ontwikkeling). Omvat gegevens van het rijksregister van rechtspersonen, van het handelsregister, van de BTW en van de RSZ. Beheerd door de Federale Overheidsdienst Economie. Elke onderneming heeft uniek identificatienummer. Aanschaf data via www.eurodb.be (commercieel beheer)

Bijlage 3

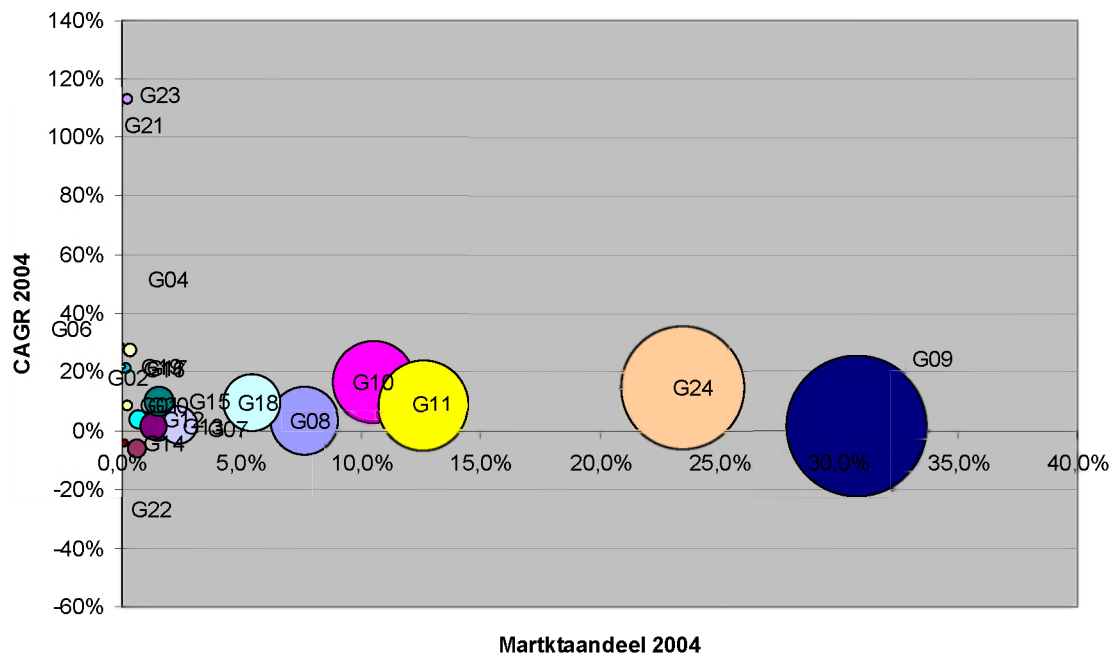
Extra voorbeelden Product portfolio analyse

In deze bijlage zijn een aantal extra voorbeelden gegeven bij de Product Portfolio Analyse uit Hoofdstuk 2. De onderstaande figuren geven voor de havengebieden Rijn- en Maasmond/Rotterdam, Antwerpen en Hamburg de marktaandelen van de verschillende goederensoorten en verschijningsvorm per individuele haven weer.

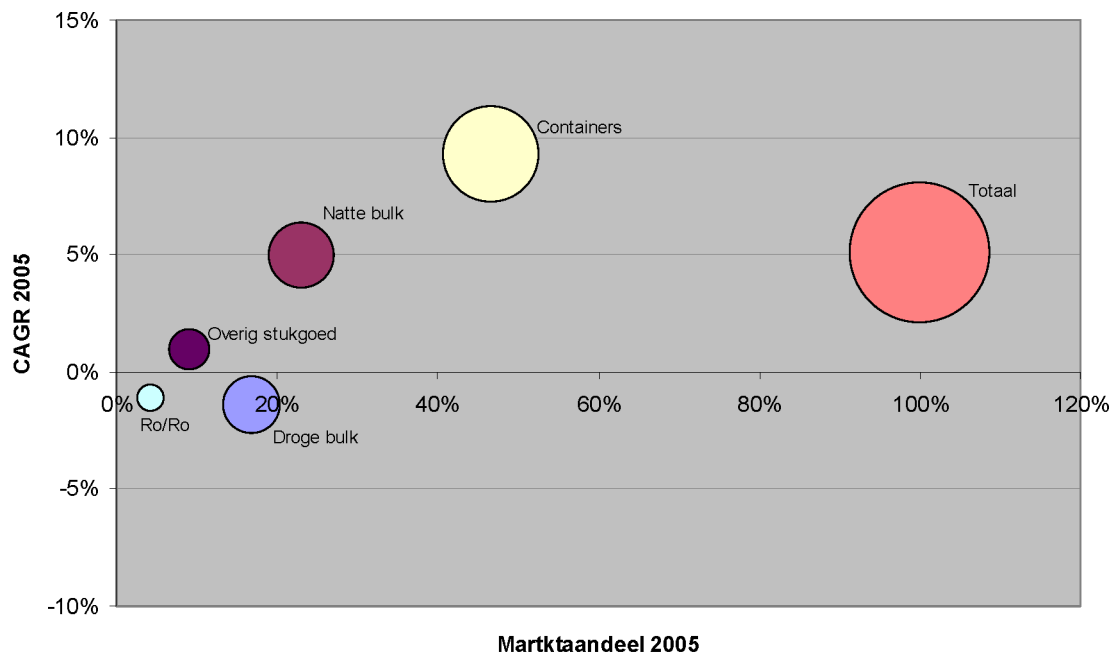
Voorbeeld 6a1: Overslag per verschijningsvorm voor Rijn- en Maasmond in 2005



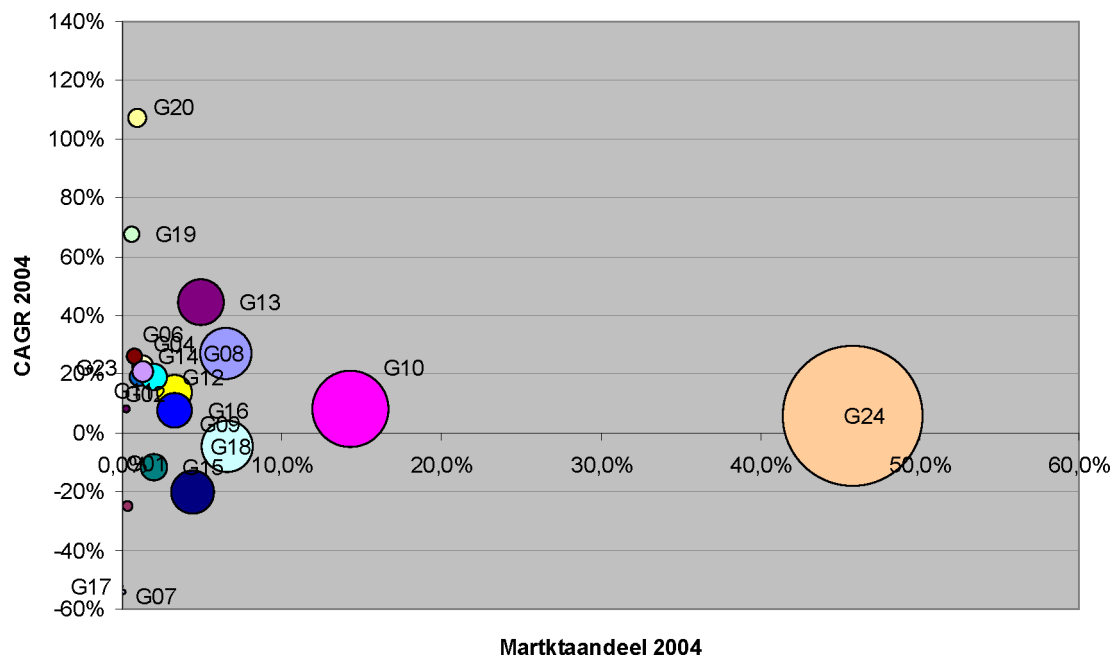
Voorbeeld 6a2: Overslag per goederensoort voor Rotterdam in 2005



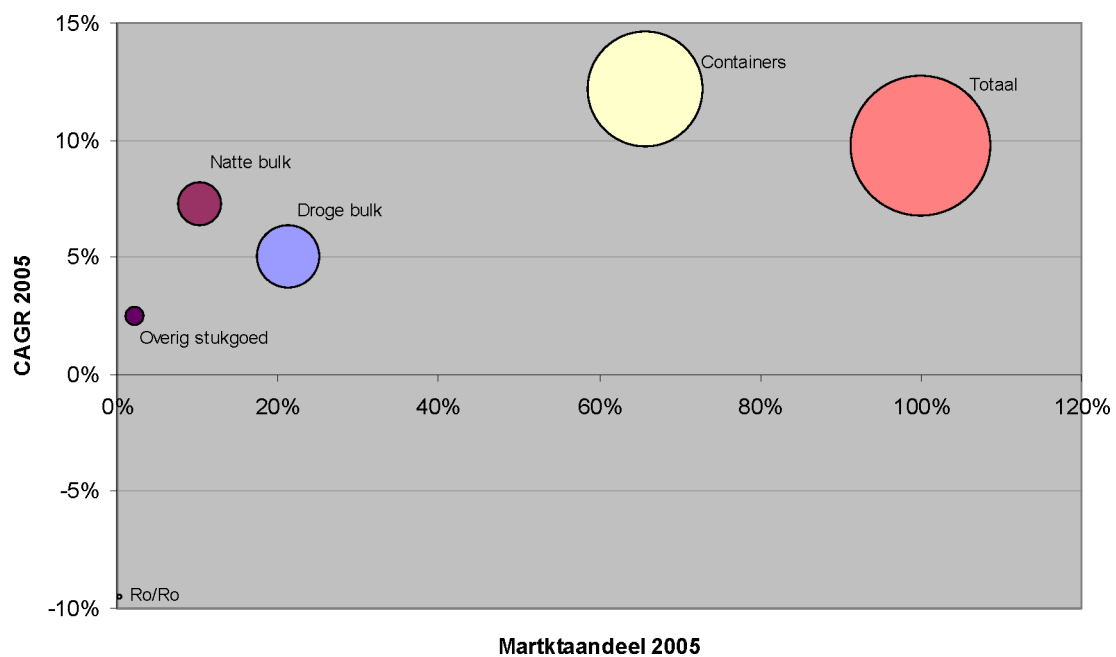
Voorbeeld 6b1: Overslag per verschijningsvorm voor Antwerpen in 2005



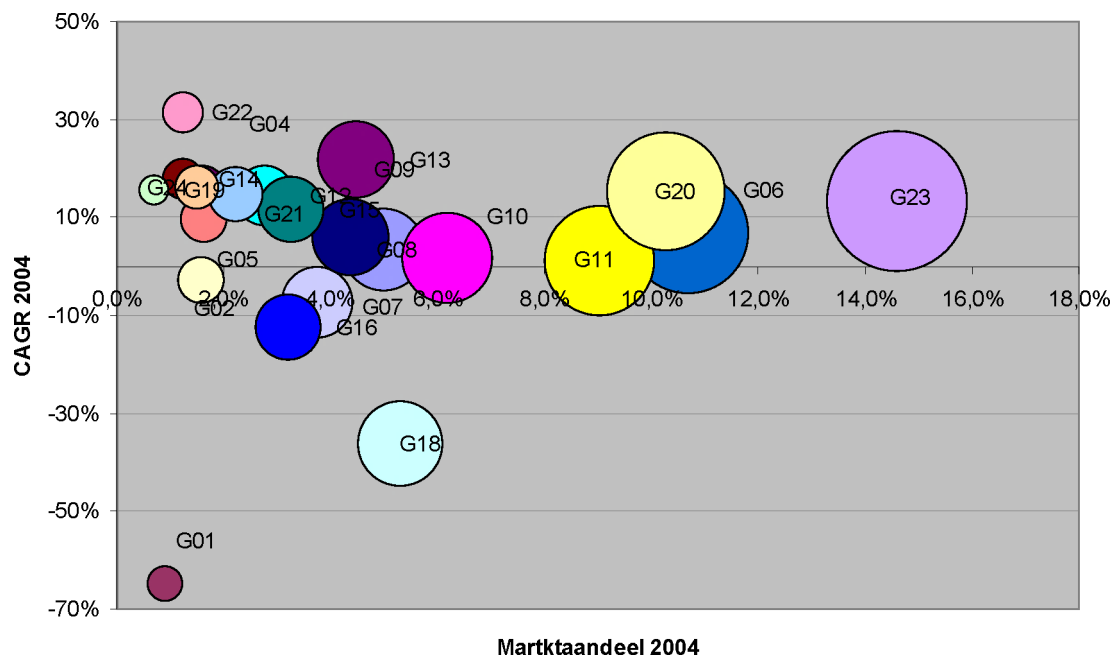
Voorbeeld 6b2: Overslag per goederensoort voor Antwerpen in 2005



Voorbeeld 6c1: Overslag per verschijningsvorm voor Hamburg in 2005



Voorbeeld 6c2: Overslag per goederensoort voor Antwerpen in 2005



In bovenstaande figuur is goederensoort G17 verwijderd omdat deze een groei toonde van 5857%. Dit lijkt onrealistisch en is derhalve uit de figuur verwijderd.