

DE HAVENPROBLEMATIEK IN DE ONTWIKKELINGSLANDEN

door F. SUYKENS

„Transport is the dominant economic factor of our age”.

Alfred Marchal

I. INLEIDING

De rol van het vervoer in de ontwikkeling van de economie kan nauwelijks worden overschat.

Dit was ongetwijfeld zo tijdens wat men genoemd heeft de *eerste industriële revolutie* in de tweede helft van de vorige eeuw. De uitvinding en de toepassing van de stoommachine heeft een zeer grote impact gehad op de nijverheid, maar vooral in het transport was ze van doorslaggevende betekenis.

Het volstaat in dit verband te verwijzen naar de spoorwegen. Hierdoor werd plots het regelmatig vervoer van grote hoeveelheden goederen tussen de havens en de industrie centra en tussen de industrie centra onderling mogelijk.

Wanneer men bedenkt dat voordien het vervoer uitsluitend gebeurde door binnenschepen die niet met een motor waren uitgerust, of met paard en kar, dan beseft men welke ingrijpende veranderingen dit alles tot gevolg heeft gehad. Het is dan ook niet te verwonderen dat in onze steden grootse tempels, zoals het Centraal Station te Antwerpen, werden opgericht voor deze nieuwe indrukwekkende techniek.

Nog belangrijker was de overschakeling bij de zeescheepvaart van de zeilvaart naar de stoomvaart. Hierdoor werd voor het eerst de regelmatige aanvoer van goederen – onafhankelijk van de overheersende winden – mogelijk, terwijl anderzijds het economisch rendement van de stoommachine en de plaats, ingenomen door de kolenbunkers aan boord van de schepen, tot een schaalvergroting leidde van de vervoermiddelen d.w.z. het zeeschip zelf.

Tal van producten, die vroeger niet of nauwelijks voor transport in aanmerking kwamen, konden thans over de hele wereld vervoerd worden. Dank zij de stoomvaart weet Dinska Bronska dat de appels in Canada mooier zijn dan deze in Plocka, zoals Karel Van den Oever dit zo mooi uitdrukte.

In zijn merkwaardig doctoraal proefschrift: *De havenbeweging te Antwerpen tijdens de negentiende eeuw: een kwantitatieve benadering* (Leuven, 1977) heeft K. Veraghtert aangetoond:

- hoe het scheepvaartverkeer te Antwerpen steeg van 472.000 Moorsom ton in 1860 naar 2,4 miljoen ton in 1880 en naar meer dan 7 miljoen ton in 1899;
- hoe de stoomvaart, die slechts 16,2 % van het aantal schepen vertegenwoordigde in 1860, reeds 64,3 % vertegenwoordigde in 1880 en 90,6 % in 1899;

- hoe het aantal kranen spectaculair steeg van 12 in 1880 naar 82 in 1890, 161 in 1900 en 400 in 1910 ;
- hoe in 1850 slechts 5 ton per dag en per schip werden gelost en dat dit cijfer steeg tot 12 ton in 1870, tot 30 ton in 1880 en tot 135 ton in 1899 ;
- hoe vooral dank zij deze mechanisatie in 1870 nog 93.000 ligdagen nodig waren om 1.145.000 scheepstonnen te lossen en in 1899 slechts 53.000 ligdagen om 7.135.000 scheepstonnen te behandelen ;
- hoe ten slotte, dank zij de stoomvaart, een schaalvergroting ontstond in de scheepvaart en hoe de productiviteit op een spectaculaire wijze toenam door de mechanisatie in de haven, die onrechtstreeks het gevolg was van de ontwikkeling van de stoommachine.

II. DE INDUSTRIËLE REVOLUTIE SEDERT DE TWEDE WERELDOORLOG

Indien tijdens de eerste industriële revolutie de ruimte als afstand overbrugd wordt - l'espace distance - dan zal tijdens de *tweede industriële revolutie*, na de tweede wereldoorlog, de kostprijs van de afstand - l'espace-coût - ingrijpend worden beïnvloed.

Inderdaad, nooit was de invloed van het transport op de ontwikkeling van de wereldhandel zo groot als in de loop van de laatste jaren.

Vermelden wij bij voorbeeld de *luchtvaart*. Vóór de tweede wereldoorlog had dit meer weg van waaghalzerij, terwijl thans miljoenen passagiers met jumbo jets tussen diverse continenten aan steeds lagere prijzen worden vervoerd. Ook in het goederenvervoer begint de luchtvaart een steeds belangrijker rol te vervullen. Waar vóór de tweede wereldoorlog iemand die per vliegtuig gereisd had een held was, is thans iemand, die nog nooit in een vliegtuig heeft gezeten, eerder een uitzondering.

Nog ingrijpender in ons leven van elke dag is wellicht het *wegvervoer*. De auto heeft ons een bewegingsvrijheid gegeven die vroeger ondenkbaar was ; het goederenvervoer over de weg kent elk jaar groeiritmes die deze van de andere transporttechnieken aanzienlijk overtreffen.

Weliswaar zullen de traditionele transporttechnieken zich trachten aan te passen aan deze uitdaging. Zo zien wij dat de *spoorwegen* extra-snelle treinen hebben ingelegd tussen belangrijke centra zowel voor passagiers (TEE) als voor goederen (TEEM). De meest verregaande toepassing van het principe van de bloktreinen vinden wij in Groot-Britannië met het „freightliner system”. Het vervoer door de N.M.B.S. van volle treinladingen erts tussen Antwerpen en Luik met een omloopsnelheid van 16 uur - laden en lossen inbegrepen - is een prestatie die in dit verband mag worden vermeld.

In de *binnenvaart* zal het invoeren van de duwvaart aan deze oude techniek een nieuw concurrentievermogen geven.

Minder gekend, daar ondergronds, is het vervoer per *pijpleiding*. Er zijn thans in de haven van Antwerpen zowat 60 pijpleidingen, die de bedrijven onderling of met ondernemingen in het achterland van de haven, verbinden. Wanneer men bedenkt dat bv. enkel via de pijpleiding Rotterdam-Antwerpen in 1977 27 miljoen ton olie werd vervoerd, dan betekent dat, dat dit overeenstemt met een dagelijks transport van 73 binnenvaarttankers van 1.000 ton of 30 treinen van 60 wagons, elk van 40 ton, of 2.465 tankauto's van elk 30 ton.

Een dergelijk dagelijks transport zou heel wat hinder veroorzaken op onze wegen of een enorme drukte op onze spoorwegen of onze kanalen met zich medebrengen.

Er zijn echter nog tal van andere pijpleidingen voor afgewerkte olie naar Geleen, voor ruwe olie naar Feluy, voor afgewerkte olie van Feluy naar Antwerpen, voor ethyleen van en naar het Ruhrgebied, naar Jemeppe, van Rotterdam, van Terneuzen, enz.

De ontwikkeling in de *zeescheepvaart* die ons vandaag, als haven, meer in het bijzonder interesseert was beslist even spectaculair. Denken wij hierbij aan de toename van de scheepsafmetingen. Tijdens de tweede wereldoorlog was een T-2 tanker met 16.000 t dw reeds groot. Het duurde tot 1954 vooraleer de eerste tanker van 45.00 t dw, de *Tina Onassis*, werd te water gelaten en thans zijn reuze-tankschepen van meer dan 500.000 t dw, die terecht mammoetschepen worden genoemd, in de vaart.

De containerisatie, waarover wij het straks nog meer in detail zullen hebben, heeft het uitzicht van de schepen, maar ook van de havens, grondig beïnvloed.

Door heel deze ontwikkeling, zowel bij de luchtvaart als bij het wegvervoer, de binnenscheepvaart, het spoor en de zeescheepvaart, daalde de kostprijs van het vervoer enorm. De afstand als kost, of, zoals Vigiarié dit heeft uitgedrukt, „l'espace-coût”, werd overwonnen.

Het is wellicht interessant om dit aan de hand van enkele voorbeelden te illustreren.

Het vervoer van een ton *steenkolen* uit Hampton Roads in de Verenigde Staten over een afstand van ca. 6.500 km naar Antwerpen, kost op dit ogenblik ca. 3,5 \$ of, aan een koers van 28 BF per \$, 98 BF. Het vervoer van een zelfde ton steenkolen vanuit Antwerpen naar Luik kost 100 BF en dit over een afstand van slechts 120 km.

In transportkosten uitgedrukt ligt Hampton Roads in de Verenigde Staten even dicht bij Antwerpen als Luik, althans wat betreft het vervoer van steenkolen.

Indien het bv. 100 BF kost om een ton *ijzer- en staalproducten* vanuit Luik naar Antwerpen te brengen over een afstand van 120 km, kan deze zelfde ton voor 32 \$ of ca 900 BF over een afstand van 6.500 km naar de Verenigde Staten worden getransporteerd. Terwijl het vervoer ter zee slechts 0,14 BF per km kost, betaalt men voor het vervoer van het achterland naar de haven bijna 1 BF per km.

Dat heel wat markten gaan verschuiven tengevolge van deze transportprijsontwikkeling is duidelijk.

Vroeger werden *hout en houtproducten* voornamelijk aangevoerd vanuit Scandinavië met kleinere schepen, waarvoor meerdere dagen nodig waren om ze te lossen en te laden. Thans wordt de markt overspoeld door houtproducten uit Canada ; met zeer grote schepen worden vrachten tussen de 30 en 50.000 ton aangevoerd en op een of twee dagen gelost. De zeevracht daalt hierdoor aanzienlijk. Indien het 1.000 BF per ton kost om houtpulp vanuit Finland op contractbasis naar Antwerpen te brengen over 1.000 zeemijl of ongeveer 2.000 km, dan staat hiertegenover dat men ongeveer 20 \$ of ca 560 BF betaalt, om houtpulp over ca. 9.000 zeemijl of ongeveer 17.000 km van Vancouver naar Antwerpen te brengen.

Per km kost het uiteraard aanzienlijk meer om dezelfde houtpulp naar het achterland te vervoeren. Zo rekent men op dit ogenblik 13 DM of 220 BF om houtpulp vanuit Antwerpen naar Straatsburg per binnenschip te verzenden.

Overal in onze straten zien wij Japanse auto's. Het vervoer van een middelgrote Japanse wagen met een gespecialiseerd schip met een capaciteit van 5 à 6.000 wagens, over een afstand van meer dan 20.000 km, kost op dit ogenblik 12.500 BF. Om dezelfde middelgrote Japanse wagen vanuit Antwerpen naar Parijs te vervoeren rekent men, over een afstand van 340 km, 2.250 BF of van Antwerpen naar Basel over een afstand van ca. 600 km, 3.000 BF.

Het vervoer Antwerpen-Basel, met gespecialiseerde vrachtwagens, kost 5 BF per km en per wagen. Het vervoer over zee kost 0,62 BF per km en per wagen.

Dit speelt ook in omgekeerde richting. Voor een middelgrote personenauto, die vanuit Bochum in het Ruhrgebied naar Antwerpen wordt gebracht, betaalt men een vervoerprijs van 1.200 BF voor een afstand van 270 km.

Voor dezelfde wagen vanuit Keulen naar Antwerpen betaalt men ca. 1.000 BF voor een afstand van 200 km. Hij kan echter per zeeschip van Antwerpen naar de oostkust van de Verenigde Staten vervoerd worden aan 6.000 BF voor een afstand van 6.500 km.

Het vervoer van een auto per gespecialiseerde vrachtwagen van Keulen naar Antwerpen kost 5 BF per km. Van Antwerpen naar de oostkust van Amerika kost dit slechts 1 BF per km. Dezelfde wagen wordt naar de westkust van Amerika bv. San Francisco over een afstand van ca. 15.000 km vervoerd aan 9.000 BF of 0,60 BF per km.

Op basis van deze gegevens is het begrijpelijk dat steeds meer Japanse wagens doordringen op de Europese markt, maar ook dat Europese wagens op de Amerikaanse markt verschijnen.

Dergelijke gegevens kunnen ook worden verschaft voor het *containervervoer*.

Het vervoer van een container tussen de Verenigde Staten en West-Europa kost ca 1.000 \$ per eenheid d.w.z. 28.000 BF voor een afstand van 6.500 km, of ca. 5 BF per km.

Wanneer wij dezelfde container gaan vervoeren van Antwerpen naar Brussel over de weg, dan betaalt men ca. 3.500 BF of ongeveer 70 BF per km.

Het zal meteen duidelijk zijn dat onze aardrijkskundige begrippen door dit alles door elkaar worden geschud. In feite zijn de oceanen uiterst smal en de continenten zeer breed.

In vrachttonnen uitgedrukt liggen de overzeese leveranciers vlak bij ons. Eigenlijk is de wereld één groot dorp geworden.

Vigarié heeft dit ooit als volgt uitgedrukt : „L'abaissement des coûts des transports océaniques signifie que l'homme est en train de maîtriser l'espace-coût, comme il l'a fait avec la vapeur pour l'espace-étendue. En terme d'acheminement, il est nécessaire de prendre conscience que Le Havre est plus près des charbonnages de Pennsylvanie que de ceux du Pas-de-Calais ; que les hauts fourneaux de Rouen, fermés depuis quelques années, étaient lors de leur dernière phase de fonctionnement plus près des mines de fer d'Orissa (Inde) que de celles de la région de Caen ; que Dunkerque est plus près de la Maurétanie que de la minette lorraine et de la bauxite australienne que de celle de Provence. L'on pouvait citer des faits semblables pour des liaisons océaniques destinées à d'autres continents. Les fonderies d'aluminium du Puget Sound,

côte ouest des Etats-Unis, sont dans le voisinage de Carpentarie et le Japon est aujourd'hui aux portes du Brésil pour son fer et du Chili pour son cuivre”.

De gevolgen van dit alles zijn zeer groot.

III. DE ONTWIKKELING VAN DE WERELDHANDEL EN DE ZEEHAVENS

Vooreerst heeft deze daling van de transportprijs een enorme *invloed gehad op de wereldhandel* en vooral op het wereldgoederenvervoer ter zee. Dit laatste verdubbelde tussen 1950 en 1960 en nam nog sneller toe in de zestiger en zeventiger jaren. In feite zou de groei nog sneller zijn wanneer wij de wereldhandel niet in tonnen uitdrukken, maar in ton/mijl vermits de afstand waarover de goederen worden vervoerd, steeds groter wordt. Wij stellen vast dat in ton/mijl uitgedrukt, het wereldvervoer ter zee toenam van 5.849 miljard ton/mijl in 1965 tot 17.785 miljard ton/mijl in 1977 of met 204 % ; m.a.w. een verdrievubbeling.

Dit alles heeft *verstrekkende gevolgen voor de havens*. In enkele jaren tijd zijn de havens in de delta's van Rijn, Maas en Schelde uitgegroeid tot het grootste havencomplex ter wereld. In Antwerpen is het goederenverkeer toegenomen van 21,5 miljoen ton in 1950 naar 37,5 miljoen ton in 1960 en 70 miljoen ton in 1977, waarbij men niet uit het oog mag verliezen dat ondertussen de aanvoer van ruwe minerale olie sterk terugliep na het in gebruik nemen van de pijpleiding Rotterdam-Antwerpen.

De vraag stelt zich of deze ontwikkeling kan verder gaan. Het is in dit verband opvallend hoe alle prognoses, niettegenstaande de huidige recessie die nog wel enkele jaren kan duren, toch op middellange termijn een nog grotere groei in het vooruitzicht stellen. Men stelt immers voorop dat de wereldbevolking verder zal toenemen en dientengevolge ook de vraag naar verbruiksgoederen in alle werelddelen. De groei van de ontwikkelingslanden en de verdere wereldwijde arbeidsverdeling zal ook nieuwe goederenstromen doen ontstaan. Het is dan ook niet te verwonderen dat een gezaghebbend orgaan als *Lloyd's Register of Shipping* zopas nog vaststelde: „In spite of the present recession the long-term commercial prospects must be positive. The key factors are an increasing world population and the pursuit of affluence, or at least a reasonable standard of living, which has now become an accepted international goal. International seaborne trade has risen as a result by some eight per cent per annum since 1950 and, overall, is likely to do so in the 'Eighties'”. (*Ships for the 'Eighties*. In : *100 At - The Magazine of Lloyd's Register of Shipping*, London, July 1978).

Een tweede gevolg van deze toename van de wereldhandel is dat tal van dikwijls homogene ladingstromen ontstonden. Dit maakt een *schaalvergroting bij de transportmiddelen* of, in de zeescheepvaart, het inzetten van schepen met grotere capaciteit mogelijk.

Zoëven hadden wij reeds de gelegenheid te wijzen op de spectaculaire groei in de tankvaart, van de klassieke T-2 tankers van 16.00 t dw, tijdens de tweede wereldoorlog en onmiddellijk daarna, tot het klassieke schip voor het vervoer van ruwe olie dat thans ca. 250.000 t dw bereikt, terwijl heel wat grotere schepen, ja zelfs tot 500.000 t dw ondertussen in de vaart werden gebracht. Indien deze reuzetankers sterk tot de verbeelding spreken, mogen wij niet uit het oog verliezen dat in diverse andere trafieken de gemiddelde tonnenmaat ook toenam. Dit is o.m. het geval in de „bulkvaart” waar voor het vervoer van

ertsen en kolen schepen van 125 à 150.000 t dw en voor het vervoer van graan schepen van ca. 60.000 t dw steeds meer voorkomen.

Diverse economische (behoefte van de ontvanger), maar ook technische (laad- en lostijden die langer zijn dan bij olie, toegankelijkheid van de laad- en loshavens, stockagemogelijkheden, enz.) kostenfactoren brengen met zich dat de groeicurve hier minder steil verliep en waarschijnlijk zal verlopen dan bij de tankvaart.

Ook in het stukgoederenverkeer stijgt de gemiddelde tonnenmaat aanzienlijk, wanneer grote hoeveelheden uniforme of geüniformiseerde eenheidsladingen kunnen worden samengebracht (bv. schepen van 30 à 40.000 ton ijzer en staal, 25 à 50.000 ton woudproducten, 5 à 6.000 autovoertuigen, enz.).

Daar deze homogene ladingsstromen niet bestaan, gaat men trachten deze te vormen. Een eerste poging hiertoe is de *paletisatie*, waarbij zakken, kisten of andere goederen liefst van in de fabriek tot bij de eindverbruiker tijdens de ganse vervoercyclus op een laadbord worden vervoerd en behandeld. Een dergelijke uniformisatie in eenheidsladingen is noodzakelijk om de mechanisatie toe te laten, zo bv. het gebruik van „forklift trucks”. Uiteraard is het ideaal dat men als eenheidslading de maximumcapaciteit gaat weerhouden van de kleinste vervoerdager in de ganse transportketen. Dit impliceert het wegvervoer en dus de laadbak van een vrachtwagen of *container*.

Er zijn echter ook tal van andere eenheidsladingen zoals gebundeld hout, grote rollen papier of staal, enz.

In de automobielenijverheid assembleert men aan een lopende band 1.000 wagens per dag die alle, met uitzondering van de kleur, op elkaar lijken. In feite streeft men in de zeescheepvaart hetzelfde na, d.w.z. een uniforme verpakking met gestandaardiseerde afmetingen die de ganse vervoerketen door behouden blijft.

De invloed hiervan op de havens is zeer groot. Men heeft bij deze moderne transporttechnologie in de havens steeds meer plaats nodig. Het is duidelijk dat wanneer men uit een schip 6.000 auto's lost of er evenveel in laadt, enkele tientallen hectaren nodig zijn om deze auto's na het lossen of voor het laden ergens op te stellen. Wij stellen dan ook vast dat een schip dat honderden containers lost of laadt in feite over 10 tot 20 hectare moet kunnen beschikken om deze containers te stapelen.

Wanneer de goederen, in zeer grote hoeveelheden, met steeds groter worden de schepen worden aangevoerd, dan moeten ze in de haven tijdelijk kunnen worden gestockeerd, in afwachting van hun afvoer naar het achterland.

Hier zien wij dat de geschiedenis zich op een eigenaardige manier herhaalt.

In de middeleeuwen waren de havens *stapelplaatsen* waar de goederen, die op zeer onregelmatige manier werden aangevoerd, konden worden opgeslagen en geleidelijk aan tijdens het jaar verdeeld en verkocht aan het achterland. Thans moeten de zeehavens de discontinuïteit tussen de aanvoer met zeer grote hoeveelheden en de afvoer met kleinere hoeveelheden steeds kunnen opvangen.

Een derde gevolg van deze daling van de transportkosten bij het zeevervoer is dat Europa „de continentale est devenue ripuaire”. Terwijl destijds, zoals zeer treffend werd verklaard door de Duitse econoom Alfred Weber, de Europese zware industrie zich overal had gevestigd in de nabijheid van de grondstoffen en bij voorkeur in de nabijheid van de grondstoffen die bij ver-

werking hun gewicht verliezen, zoals dat bij steenkolen het geval is, en wij dientengevolge het zwaartepunt van de Europese nijverheid terugvinden in Noord- en Oost-Frankrijk, in het Ruhrgebied, in het bekken van Samber en Maas enz., zijn thans de zeehavens de vindplaatsen van de grondstoffen geworden.

Dit heeft geleid tot een *verplaatsing van de nijverheid naar de zee* en tot een sterke ontwikkeling van de zeehavenindustrie en de kusten van Europa.

Een vierde gevolg van de daling van de transportkosten van het vervoer ter zee is de *enorme stijging van het vervoer in tal van wereldhavens*. Terwijl wij ons hier over deze ontwikkeling konden verheugen, en hier de capaciteit van de haven meer dan verdubbeld werd op enkele jaren tijd, was dit in tal van overzeese havens en landen niet mogelijk.

Er bestaan uiteraard heel wat uitzonderingen. Zo werden in vele havens in het Verre Oosten, explosieve groeicijfers genoteerd die zelfs hoger liggen dan deze in West-Europa.

	1959	1976
<i>JAPAN</i>		
Kobe	10.062	135.868
Yokohama	17.021	113.805
Nagoya	6.320	98.935
Osaka	10.161	78.819
Busan	± 2.000	21.575
<i>SINGAPORE</i>	14.434	57.976
<i>HONG KONG</i>	7.383	23.341

Weliswaar moeten deze gegevens met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, omdat niet steeds duidelijk is in welke mate al dan niet het nationale kustvaartverkeer in de havenstatistieken begrepen is en of ook niet bepaalde, naast elkaar gelegen havens, tot grotere entiteiten werden gegroepeerd, zodat de gegevens niet steeds vergelijkbaar zijn.

In tal van *jonge landen* heeft echter de sterke stijging van het verkeer tot heel wat problemen geleid.

Het goederenverkeer in enkele havens in Afrika, Zuid-Amerika, of Azië evolueerde als volgt (in 1.000 ton) :

<i>Havens</i>	1959	1976
<i>AFRIKA</i>		
Lagos	1.300	3.700
Casablanca	8.632	16.675
<i>ZUID-AMERIKA</i>		
Rio de Janeiro	4.979	23.380 (1974)
Santos	8.273	17.961
<i>AZIE</i>		
Bangkok	4.000	25.188
Bombay	5.500	17.347

Zoals steeds moet men voorzichtig zijn met deze statistieken.

Er stelt zich de vraag hoeveel van dit verkeer uit olie of uit stukgoed bestaat, hoe de verhouding was bij import of bij export enz.

Typisch is het geval van Lagos, dat meestal als het standaardvoorbeeld van gecongestioneerde haven wordt geciteerd, met wachttijden die voor sommige sloopstypes tot meer dan 200 dagen opliepen.

In het midden van de vijftiger jaren voerde Lagos ca. 800.000 ton in en ca. 530.000 ton uit. In het begin van de zeventiger jaren was dit gegroeid tot ca. 2,5 miljoen ton import en ca. 800.000 ton export. In 1975/76 steeg de import tot ca. 3,25 miljoen ton en daalde de export tot ca. 380.000 ton.

Dit alles toont aan dat slechts een gedetailleerde studie van de trafieken een beter inzicht kan geven van de diverse congestieproblemen.

IV. HAVENCONGESTIE

Men heeft overigens gezegd dat havencongestie goed vergelijkbaar is met een olifant, d.w.z. moeilijk om te definiëren, maar wanneer men het ziet begrijpt iedereen waarover het in feite gaat.

In principe zou men kunnen zeggen dat havencongestie voorkomt wanneer meer schepen of meer ladingen in een haven moeten worden behandeld dan de haveninrichtingen dit toelaten. In sommige gevallen moeten de schepen enkele tientallen, soms zelfs honderden dagen wachten vooraleer ze een ligplaats in de haven krijgen. Eenmaal ter plaatse echter wordt hun lading snel gelost. In andere havens krijgen de zeeschepen bijna direct na hun aankomst een ligplaats toegewezen, maar duurt het lossen weken, zometijden maanden wegens de lage productiviteit van de arbeidskrachten.

Zo waren er begin november 1978 in Algiers 30 schepen die op de rede moesten wachten. 35 schepen waren gemeerd in de haven. Theoretisch was men bezig met het lossen van 18 schepen. In werkelijkheid werd er tijdens ons bezoek aan de haven slechts gewerkt aan een zestal schepen.

De oorzaken hiervan waren uiteenlopend: op sommige ligplaatsen waren de kranen defect (slechts 12 op de 60 kranen waren bedrijfsklaar), op andere kaaien waren geen „forklift trucks” beschikbaar. Aan nog andere schepen werd niet gewerkt, omdat er geen plaats was in de stapelhuizen of op de kaaivlakte, of ook nog omdat geen vrachtwagens of spoorwagens beschikbaar waren voor de afvoer naar het binnenland.

Daar men echter meestal veronderstelt dat de tijd, nodig voor het laden en lossen van goederen, een vrij constant gegeven is, dat indien mogelijk reeds in de scheepsvrachten verrekend wordt, wordt de ligtijd van een schip buiten de haven in afwachting dat het een ligplaats wordt toegewezen, meestal als maatstaf genomen voor havencongestie. Hierover bestaan uitgebreide statistieken.

De enorme omvang van de wachttijden in de havens blijkt uit volgende gegevens.

Begin 1976 rekende men in Djedda in Saoedi-Arabië een wachttijd van 150 dagen en in Damman van 92 dagen. Aan de Perzische Golf in Doha bedroeg de wachttijd 85 dagen en in Bahrein 33 dagen. In de Iranese havens liepen de wachttijden toen op van een minimum van 50 dagen voor lijnschepen tot 220 dagen voor charterschepen (o.a. in Korramshar).

Het meest gekende voorbeeld is echter dat van Nigeria waar begin 1976 op een bepaald ogenblik ongeveer 300 schepen moesten wachten om gelost te worden. Wanneer het om schepen ging die grote ladingen cement vervoerden, werden soms vertragingen genoteerd die opliepen tot ongeveer een jaar.

Thans is de toestand wel iets beter, niet in het minst tengevolge van de recessie, de olie-inkomsten die minder snel toenamen dan men oorspronkelijk had verwacht, enz.

Toch geeft de *Weekly Circular* van de „Baltic and International Maritime Conference” volgende types van „port conditions” aan op 1 november 1978 :

Algiers (Algerië)	eind oktober : vertraging tot 10 dagen voor gewone schepen en aanzienlijk langer voor graanschepen
Luanda (Angola)	wachttijden van 21 tot 28 dagen
Chittagong (Bangladesh)	18 schepen wachtten op de rede, 36 schepen hadden hun aankomst gemeld voor 6 nov., wachttijden tot 6 dagen
Alexandria (Egypte)	wachttijd 3 tot 8 dagen
Assab (Ethiopië)	wachttijd tot 7 dagen
Benghazi (Lybië)	wachttijd 10 tot 35 dagen
Conakry (Guinea)	ca. 10 dagen wachttijd
Dar-es-Salaam (Tanzanië)	wachttijd 15 tot 20 dagen
Calcutta (India)	4-5 dagen wachttijd voor stukgoedschepen 21 dagen voor schepen met meststoffen
Visahkapatman (India)	50/60 dagen wachttijd voor schepen met meststoffen
Madras (India)	10-15 dagen wachttijd voor stukgoed 45 dagen voor meststoffen
Bombay (India)	stukgoed 30 dagen meststoffen 45 dagen
Bandar Abbas (Iran)	10/15 dagen stukgoed 30/35 dagen bulk carriers 18 schepen moesten wachten
Korramshar (Iran)	15-18 dagen wachttijd voor 28 schepen
Basrah (Irak)	schepen die graan aanvoeren moeten ca. 8 weken wachten
Lagos (Nigeria)	97 wachtende schepen wachttijden variërend naar de ligplaats tussen 10 en 50 dagen voor de ligplaatsen in Tin Can Island lopen de wachttijden op tot 75/80 dagen

Meteen merkt men dat vele havens in de Perzische Golf uit dit overzicht verdwenen zijn. Het is inderdaad zo dat aldaar, dank zij enkele factoren waarop wij later nog zullen terugkomen, de havencongestie in grote mate kon worden opgelost.

Verder moet worden vermeld dat slechts enkele typische havens werden weerhouden, maar dat er uiteraard heel wat andere havens zijn die een voortdurend weerkerende congestie kennen zoals Karachi in Pakistan, de haven van Latakia in Syrië, Beyrouth in Libanon, La Guaira en Puerto Cabello in Venezuela, enz.

De gevolgen van deze havencongestie zijn uiteraard zeer groot. Men mag zeggen dat bijna iedereen, die betrokken is bij het overzeese vervoer van goederen, de gevolgen van de havencongestie ondergaat.

In deze havens lopen de kosten aanzienlijk op, omdat de goederenstroom niet op een efficiënte manier kan worden verwerkt. Dit kan leiden tot tijdelijke of definitieve afleiding van trafieken naar andere havens in het land, naar de

nabuurhavens in het buitenland of ook naar andere verkeersdragers, zoals bv. de luchtvaart.

Voor een reder is het niet prettig dat zijn schip dikwijls maanden op het lossen moet wachten. Men moet hierbij niet enkel denken aan de waarde van het schip, maar ook aan het moreel van de bemanning die in vele gevallen niet aan land kan, terwijl de scheepshuid in tropische wateren aanzienlijk vervuilt en na elke reis moet worden gereinigd.

De verscheper moet uiteraard hogere verschepingskosten betalen en de congestietoelagen bereiken vrij vlug, ook voor de regelmatige lijndiensten, 60 tot 75 % van de normale scheepsvracht.

De nationale economie van de landen met havencongestie lijdt wellicht nog het meest. Het veroorzaakt een schaarste aan de meest noodzakelijke grondstoffen voor de nijverheid of voor de economische ontwikkeling. Er ontstaat een enorme frustratie bij de jonge maatschappijen die trachten een exporttrafiek op te zetten, maar men neigt er dan naar om alles wat in het land misloopt toe te schrijven aan de havencongestie. In vele gevallen wordt dat als excuus aangevoerd om de prijzen de hoogte in te drijven.

De directie van de „Nigerian Port Authority” formuleerde dit als volgt (M.B. Taiwo – *Report to the 1976 Unctad Conference on port congestion* – Uitgave Unctad, Genève, 1976) : „The Consequences of port congestion are very grave. Quite apart from the impetus it gives the inflationary tendencies, it also creates certain unwholesome psychological situation which is very embarrassing. It is very common to hear school children, market women, taxi drivers and people of all walks of life attributing the lack of any items in the market to port congestion even in cases where the Government has expressly forbidden the importation of such items ! When parents decide to embark on food rationing in order to curtail expenses, it is convenient to plead to the children that port congestion is the cause. There is hardly anything going wrong which cannot be attributed to port congestion.”

Door de *Unctad-Conferentie* werd getracht de totale kosten van de havencongestie enigszins te ramen. Op basis van een overzicht van slechts 30 havens kwam men tot een uitgave van ongeveer 5 miljard \$ per jaar.

In algemene zin mag men zegen dat de ontwikkelingslanden meestal het grootste gedeelte van de vrachtkosten van hun export en import moeten dragen. De prijs van de meeste exportgoederen wordt bepaald door de marktprijs in de afzetlanden. Wanneer er nu hogere vervoerkosten bestaan naar deze afzetmarkten, dan betekent dit automatisch dat de ontvangsten van de producenten met een zelfde bedrag zullen dalen. Voor het geval van de invoer daarentegen worden de prijzen meestal bepaald door de producent. Bij deze prijs worden de kosten van vervoer, behandeling, verzekering, enz. gevoegd, zodat uiteindelijk de invoerder in het ontwikkelingsland onrechtstreeks ook de kosten van de havencongestie zal moeten dragen.

Dat dit voor bepaalde producten zwaar kan doorwegen is onmiddellijk duidelijk. De *Baltic and International Maritime Conference* heeft aan de hand van een reëel geval berekend, dat voor een bepaald schip dat op 27 mei 1975 aankwam in Lagos met 6.100 ton cement, maar uiteindelijk slechts op 14 januari 1976 zijn ligplaats kreeg en op 26 januari 1976 uiteindelijk gelost werd, de overliggelden aanzienlijk belangrijker waren dan de waarde van het cement. De gemiddelde cifwaarde van cement in Nigeria wordt op ca. 60 \$ geraamd waarvan ca. 20 \$ voor rekening komt van de normale zeevracht.

Een vergelijkbaar voorbeeld kan worden aangehaald voor Iran waar suiker werd gelost met een kleinhandelswaarde ter plaatse van 50 rials per kg, maar waarvoor de vracht en de overliggende een totaal bedrag bereikten van 500 rials per kg. Een schip met 31.500 ton Australische tarwe moest 104 dagen wachten om gelost te worden in Bandar Shapur. De charter-party voorzag 16 dagen voor het lossen. In feite werd het schip gelost op 8 dagen. Nochtans moest de Iraanse regering, die het schip gecharterd had, 7.250 \$ per dag betalen gedurende 96 dagen of in totaal 696.000 \$ (*Sea Trade Magazine*, London, March 1976).

Dat dergelijke toestanden tot faillissementen zowel van rederijen als van in- en uitvoerders kunnen leiden ligt voor de hand. Overigens zijn de indirecte kosten van havencongestie moeilijk meetbaar, vermits het herhaaldelijk voorkomt dat, wanneer een bepaalde haven het verkeer niet kan verwerken, de goederen via een nabuurhaven worden verscheept en dan over land naar de eindbestemming worden verstuurd.

Dit leidt dan dikwijls op zijn beurt tot een congestie in deze nabuurhavens. Er zijn gevallen bekend waarbij de havens in Benin en Ghana te lijden hadden van congestie, vooral wegens de grotere hoeveelheden lading bestemd voor Nigeria die via deze landen werden afgeleid.

Iedereen kent het verhaal van de enorme hoeveelheden goederen die per vrachtwagen vanuit West-Europa via Turkije naar Iran worden gestuurd en de moeilijkheden die zich hierbij voordoen.

Wij weten ook dat bepaalde Belgische uitvoerders verplicht zijn hun goederen per vliegtuig naar Nigeria te verzenden. Een Frans auto-assemblagebedrijf dat in het binnenland van Nigeria gelegen is, wordt overigens vandaag de dag nog steeds regelmatig bevoorrad in onderdelen vanuit Frankrijk met speciaal hiertoe gecharterde vliegtuigen.

V. DE VOORNAAMSTE OORZAKEN VAN DE HAVENCONGESTIE

In principe is de voornaamste oorzaak van de havencongestie het feit dat de haveninrichtingen in vele landen niet werden aangepast aan het ondertussen gestegen wereldhandelsverkeer. Bijzonder in bepaalde Opec-landen komt dit zeer duidelijk tot uiting, omdat de koopkracht van deze landen vrij plots de hoogte in ging.

Het Opec-surplus (in miljarden dollar) evolueerde als volgt (*De Standaard*, 30.10.1978) :

	<i>Overschot op lopende rekening</i>	<i>Import van goederen</i>	<i>Totaal</i>
1972	2,0	14,4	16,4
1973	9,0	20,2	29,2
1974	61,8	33,2	95,0
1975	30,8	55,0	85,8
1976	42,3	67,9	110,2
1977	37,0	89,5	126,5
1978 (raming)	18,0	99,0	117,0

Wanneer de inkomsten in vreemde deviezen op 5 jaar tijd 7,5 maal zo groot worden, wanneer de import van goederen op 5 jaar tijd 6,5 maal zo groot worden, dan moet dit uiteraard voor landen, waarvan de buitenlandse handel voornamelijk overzeese handel betreft, tot problemen leiden in de havens.

Het is niet goed voor een mens om plots te rijk te worden. Weinigen kunnen deze weelde dragen.

Hetzelfde kan worden gezegd van de economie van heel wat Opec-landen, waar de havens de plotse aangroei van de enorme koopkracht niet kunnen verwerken.

Door de experten die tijdens de *Conferentie van de Unctad* in Genève (1976) de voornaamste oorzaken van havencongestie bestudeerden, werden niet minder dan 52 verschillende elementen naar voren gebracht, die onder 10 verschillende hoofdingen werden geresumeerd.

Wanneer wij denken aan de *havens* zelf dan is er het reeds aangehaalde feit dat deze haveninrichtingen onvoldoende werden uitgebreid, maar meestal ook dat in deze havens onvoldoende plaats voorhanden is hetzij voor stockage in open lucht, hetzij voor stockage in magazijnen.

Dikwijls kunnen deze havens moeilijk bijkomende opslagterreinen voorzien, daar in de loop van de jaren de uiterst snel groeiende stad gans de haven heeft omringd. Dit betekent meteen dat het havenverkeer de binnenstad moet doorkruisen en dat de vrachtwagens, die het transport tussen de haven en het achterland moeten verzekeren, een buitengewoon klein rendement kennen. Zo bv. is het in Lagos heel moeilijk om met een vrachtwagen twee reizen per dag te verrichten tussen de haven en een magazijn dat op ongeveer 25 km van de haven gelegen is. Men verstaat meteen welke enorme problemen zich voordoen om de goederen vanuit de haven naar het binnenland te vervoeren.

Hierdoor ook wordt reeds geïllustreerd in welke mate het probleem van de congestie niet steeds veroorzaakt wordt door de haven zelf, maar vooral door de *moeilijke afvoermogelijkheden* vanuit de haven naar het binnenland hetzij over de weg, hetzij per spoor. De „bottle neck” ligt dikwijls niet in het lossen van het schip, maar wel in het afvoeren van de lading uit het transitmagazijn naar de uiteindelijke bestemming.

De toestand terzake is in Iran wel zeer illustrerend. Daar er moeilijkheden waren om de plots enorm gestegen aanvoer van goederen naar de diep landinwaarts gelegen hoofdstad Teheran af te voeren, besloot de Iraanse regering vele duizenden Amerikaanse vrachtwagencombinaties aan te kopen. Wanneer deze geleverd werden, stelde men vast dat het onmogelijk was om in Iran vrachtwagenchauffeurs te vinden.

In een land als het onze, waar bijna iedereen over een wagen beschikt, is het gemakkelijk om vrachtwagenchauffeurs te vinden, resp. op te leiden. In Iran is dit echter een enorm probleem. Men was dan ook verplicht vrachtwagenchauffeurs te laten overkomen uit de nabuurlanden zoals Pakistan en zelfs uit Zuid-Korea. Wanneer deze chauffeurs echter ter plaatse waren, moest men na korte tijd reeds ondervinden dat de wegen tussen de haven en de hoofdstad hoegenaamd niet bestand waren voor dit zware verkeer en dat ze vrij spoedig beschadigd werden, met het gevolg dat thans nog een zeer groot gedeelte van de gekochte vrachtwagens in de haven staat te wachten om te worden ingezet en op zijn beurt onrechtstreeks bijdraagt tot de congestie ter plaatse.

Een belangrijk element dat dan weer in andere havens een doorslag geeft is dit van de *outillage*, hetzij in walkranen, hetzij in „forklift trucks”, tractors, enz. Het is dikwijls een heel probleem om over voldoende materieel te beschikken dat min of meer gestandaardiseerd is, daar tengevolge van bilaterale akkoorden nu eens materieel wordt aangekocht in West-Europa, dan weer eens

in de Verenigde Staten of in Japan, zodat er weinig uniformiteit bestaat. Dit heeft dan tot gevolg dat het des te moeilijker wordt om geschikt personeel op te leiden voor het bedienen van het materieel en vooral om dit materieel te onderhouden en om de nodige onderdelen voorhanden te hebben.

Persoonlijk blijft mij het beeld bij van verscheidene Zuidamerikaanse havens waar tientallen „forklift trucks”, die er zo goed als nieuw uitzagen, ongebruikt terzijde stonden daar ze defect waren geworden tengevolge van de soms ruwe behandeling en omdat de onderdelen niet beschikbaar waren. Dit leidt dan tot een soort van kannibalisme waarbij onderdelen van het ene voertuig gebruikt worden om de andere voertuigen te herstellen.

Vele havenbeheerders klagen er overigens over dat alle grote internationale fabrieken van havenoutillage graag bereid zijn om nieuwe toestellen te leveren, maar dat ze minder bereid zijn om de bestaande toestellen ter plaatse te herstellen of in bedrijf te houden.

Hoe belangrijk ook de infrastructuurverbindingen naar het hinterland of de havenoutillage zijn, het belangrijkste probleem in vele ontwikkelingslanden is meestal een *menselijk probleem*. Een havendirecteur wordt soms lukraak benoemd zonder rekening te houden met de kwalificaties waarover hij moet beschikken. Wanneer een goed havendirecteur benoemd is, wordt hij dikwijls vrij vlug overgeplaatst zodat er geen continuïteit is.

Het moeilijke probleem echter is dit van het „middle management”. Indien België een land is van het „middelmatisme” en de middenstand, dan is het juist deze middenklasse die in heel wat ontwikkelingslanden ontbreekt, zodat men soms wel geschikte ingenieurs heeft of kan aanwerven vanuit het buitenland, maar veel moeilijker aan „cadres subalternes” kan geraken.

Ten slotte is er het probleem van de havenarbeiders zelf, die dikwijls weinig geschoold zijn en in onmogelijke klimaatomstandigheden zoals enorme hitte, in de luiken moeten werken. Deze mensen zijn dikwijls ondervoed. De plaatselijke gebruiken brengen soms met zich dat ze enkel 's morgens en 's avonds een maaltijd nemen, maar niet op het werk, zodat tegen het einde van de dag hun rendement aanzienlijk vermindert. Er is soms ook het probleem van de Ramadan, al kennen wij bij ons uiteraard ook een verminderd rendement tijdens de vakantieperiodes.

Hoe moeilijk het is terzake een oplossing uit te werken of algemeen geldende conclusies voorop te zetten, blijkt uit het voorbeeld van Karachi.

Traditioneel streeft men in alle havens ernaar de havenarbeiders in vast dienstverband tewerk te stellen, wat men met het Engese woord „decasualization” aanduidt.

Tot 1969 kende Karachi hoegenaamd geen congestie en werden in een efficiënte haven recordprestaties geleverd. Wanneer echter geleidelijk aan en definitief in 1973 een nieuwe arbeidsorganisatie werd ingevoerd, begonnen de moeilijkheden. Voordien was de havenarbeid contractwerk en de aanwerving van havenarbeiders gebeurde door de syrangs (ploegbazen). De syrangs hadden praktisch alle macht om mensen aan te werven of af te danken. Wanneer echter de vastheid van betrekking voor de havenarbeiders werd ingevoerd, verloren de syrangs hun direct toezicht en hun controle en de arbeidsproductiviteit daalde met de helft. Wanneer dan plots een hongersnood ontstaat en grote hoeveelheden graan bij voorrang moeten worden verscheept, opgezakt, enz. groeit een congestie waarvan men de invloed na verscheidene jaren nog blijft aanvoelen. Onze Westerse opvattingen inzake arbeidsrelaties zijn dikwijls

minder geschikt in havens met een ander kultuurpatroon of andere maatschappelijke opvattingen.

In Karachi lost men thans ca. 5 ton per uur en per gang of maximaal 50 ton per schip en per uur in „general cargo”. In andere havens ligt dit cijfer nog lager. Zo bv. bereikt het 20 ton per schip en per uur in Costa Rica.

Ten slotte wens ik nog de aandacht te vestigen op één belangrijk punt en dit zijn met name de *administratieve procedures*. Ten dele is dit ook een menselijk probleem, ten dele speelt hier het ontbreken van een middenkader, van bedienden die documenten kunnen invullen, lezen of interpreteren en dit zowel bij de import- als exportfirma's als bij de banken, de douane of de havenadministraties. Het is al een heel probleem om een connoissement of ander document, dat betrekking heeft op de goederen, tijdig te versturen naar overzeese landen. Het vergt dikwijls weken, zelfs met de luchtpost, vooraleer een brief zijn bestemming bereikt tengevolge van de gebrekkige organisatie van de postdiensten in vele overzeese landen.

Dan moeten deze documenten door de banken worden gecontroleerd of door de nationale diensten, die invoer- of uitvoervergunningen moeten verlenen, en er ontstaan enorme problemen bij de douane. Het geval is bekend van de douane in Indonesië of in Thailand, waar 16 tot 17 verschillende douaneinstanties de invoerdocumenten moeten controleren. In vele Arabische landen zijn er minder douaneinstanties, maar komt het voor dat één van de vijf of zes instanties, die verplicht tussenbeide moet komen, uiteindelijk gaat vaststellen dat bepaalde vertalingen in het Arabisch niet volledig juist zijn zodat men de ganse procedure opnieuw moet beginnen.

In Zuid-Amerika doet zich dikwijls de situatie voor dat de havenmagazijnen door de douane worden geëxploiteerd, die enerzijds geen ontvangstbewijs geeft voor de goederen die uit het zeeschip in het magazijn worden gebracht en dus geen verantwoordelijkheid neemt, maar anderzijds heel wat administratieve procedures vergt vooraleer de goederen uiteindelijk worden afgeleverd.

Dit heeft dan tot gevolg dat de havenmagazijnen vol zijn met koopwaar die nog moet worden gededouaneerd, terwijl de pas aangevoerde goederen niet kunnen worden gelost wegens ruimtegebrek in de magazijnen.

De regeringsdiensten, die goederen aanvoeren, zijn dikwijls nog de moeilijkste instanties, daar ze een machtspositie bekleden in die landen en gewoonweg eisen dat hun goederen in de haven blijven tot wanneer ze hierover wensen te beschikken. Een oplossing hiervoor werd bv. gevonden in Algiers waar in principe de regeringsgoederen onmiddellijk bij het lossen worden afgevoerd naar een centrale stapelplaats op 40 km van de haven gelegen, vanwaar deze goederen nadien worden afgeleverd.

Niet te onrechte wijzen veel mensen erop dat de productiviteit in de havens van de ontwikkelingslanden onmiddellijk kan worden verdubbeld, indien de gewone administratieve procedures zouden vereenvoudigd worden.

De vraag is echter of dit nu eenmaal niet een van de meest typische kenmerken is van de onderontwikkeling, namelijk dat de administratieve procedures uitermate moeilijk zijn, zodat datgene, wat voor ons Westelingen schijnbaar de meest eenvoudige oplossing is, in feite het moeilijkst is om door te voeren.

VI. HOE KAN „PORT CONGESTION” WORDEN BESTREDEN ?

Uit het hiervoorgaande overzicht zal reeds duidelijk gebleken zijn dat er bijna evenveel vormen van „port congestion” bestaan als er gecongestioneerde havens zijn. Er is dus geen enkel „panacea” dat in alle havens „de” oplossing kan brengen.

In een eerste opwelling zouden wij geneigd zijn te zeggen dat men havencongestie best bestrijdt door de oorzaken van deze congestie weg te nemen. Dit vergt echter meestal veel tijd. Men neemt immers aan dat minimum drie tot vijf jaar nodig zijn om een haveninrichting op ingrijpende wijze uit te breiden, d.w.z. te plannen, te bouwen en te outillieren.

Men gaat dan ook noodmaatregelen nemen zoals de reorganisatie van de havenactiviteiten, het werken in meerdere shiften, mogelijk zelfs gedurende 24 uur en alle dagen van de week ; men kan de verblijfsduur van de goederen in de haven beperken en nadien zelfs deze goederen wegvoeren, vernietigen of openbaar verkopen. Men kan akkoorden afsluiten met scheepsvaartconferenties opdat deze een afvaartpool zouden vormen, zodat het aantal scheepsaankomsten wordt verminderd en een grotere productiviteit wordt bereikt op de voor deze scheepsvaartconferentie gereserveerde ligplaats.

In enkele gevallen werden door havenbesturen binnenschepen (barges) aangekocht in West-Europa of in de Verenigde Staten en Canada.

Dit laat toe vrachten van schepen, die geen ligplaats kregen in de haven, op de rede of in de baai over te laden in binnenschepen, die dan op hun beurt kunnen worden gelost langsheen minder diepe ligplaatsen, krekens of bijrivieren.

Ook de getroffen rederijen en de verschepers zullen bij congestie naar noodmaatregelen uitzien zoals het charteren van roll-on/roll-off-schepen.

Ik denk hierbij o.m. aan de Belgische rederij C.M.B. (Compagnie Maritime Belge) die een aandeel genomen heeft in „EAST” – „Europe- Arab Trailer Company”. Hierbij worden reuze-pontons, waarop containers en trailers geplaatst zijn, gesleept met sleepboten van 10.000 CV vanuit Marseille naar Saoedi-Arabië. Men heeft overigens gezegd dat het ro-ro-verkeer in grote mate de havencongestie in heel wat landen heeft helpen oplossen, daar hiervoor een minimum aan ligplaats vereist is, en men bovendien de trailers meteen naar het achterland of althans naar een zone buiten de haven kan vervoeren.

Er is echter meer. Wanneer ik daareven de wachttijden, die op dit ogenblik in een reeks van zeehavens nog genoteerd worden, heb vermeld, dan valt het op dat havens in de Perzische Golf of in de Rode Zee nog nauwelijks worden vermeld, met uitzondering van Irak en Iran. Inderdaad, twee factoren hebben in grote mate bijgedragen tot de oplossing van het congestieprobleem in deze landen.

In de eerste plaats is het zo dat er aldaar reusachtige investeringen werden gedaan in talrijke nieuwe haveninstallaties. Het aantal ligplaatsen voor stukgoedschepen steeg van iets minder dan 100 vijf jaar geleden tot 176 begin van dit jaar, en men verwacht dat dit aantal nog zal verdriedubbelen vóór 1983 ingevolge de werken die thans aan de gang zijn. Het aantal container- en ro-ro-ligplaatsen, dat thans 18 bedraagt, zal eerlang tot 74 uitgebreid worden.

Lloyd's Review constateerde dan ook in augustus 1978 : „In certain areas of the Gulf, learning how to cope with overcapacity is already becoming the

biggest headache for the future. There is no escaping that in some Gulf ports port building has become almost the national sport."

Het is duidelijk dat de capaciteit van de havens, bv. in de Verenigde Arabische Emiraten, de vooruitzichten van het verkeer aanzienlijk overtreft vermits er 170 ligplaatsen voor zeeschepen werden gebouwd, terwijl er slechts 5 miljoen ton verkeer wordt behandeld. Heel wat van deze ligplaatsen zijn uitgerust voor traditionele goederenoverslag en houden geen rekening met moderne goederenbehandelingstechnieken.

Uit dit alles blijkt dat het dus wel mogelijk is mits grote investeringen, die onmiddellijk worden doorgevoerd, belangrijke havenuitbreidingswerken tot stand te brengen.

Er is echter meer nodig dan infrastructuur en outillage. Een moderne haven moet ook over een aangepast management beschikken. De radicale oplossing die in verscheidene havens van de Perzische Golf werd getroffen is dat het geheel of een gedeelte van de haven eenvoudigweg in exploitatie gegeven werd aan een goederenbehandelingsmaatschappij uit een of ander Westers land, en men dan bovendien de havenarbeiders nog aantrekt uit tal van landen zoals Zuid-Korea, Pakistan, enz.

Zo werd in de haven van Djedda het management van de eerste container-terminal toevertrouwd aan een consortium „Marine Transport International” waarin het Brits bedrijf *Manchester Lines* participeert.

De haven van Damman wordt geëxploiteerd door een „joint venture” tussen de Britse stuwadoorsmaatschappij *Scrutton's* en de *Mersey Dock and Harbour Board* van Liverpool. De haven van Sharjah in de Verenigde Arabische Emiraten wordt beheerd door de Amerikaanse maatschappij *Seatrains Lines*. In Port Rashid in Dubai vinden wij de firma *Gray MacKenzie* terug als beheersorgaan, een filiale van *Inchcape*, enz.

Ook Hamburg en Bremen beheren of helpen bepaalde havenonderdelen in de Perzische Golf te exploiteren, terwijl de Belgische groep *C.M.B.* een belangrijke rol vervult in de haven van Jambu.

Het menselijk probleem in een gecongestioneerde haven kan dus wel worden opgelost mits havenonderdelen of soms ganse havens aan buitenlandse reders en ondernemingen worden overgedragen en deze tevens in vele gevallen personeel op contractbasis uit andere ontwikkelingslanden „invoeren”.

Hoe aantrekkelijk dit alles ook moge lijken toch moeten wij voorzichtig zijn om deze oplossingen tot andere havens uit te breiden. Het grote probleem van heel wat ontwikkelingslanden is dat deze slechts over beperkte betalingsmiddelen beschikken en een zeer grote nood hebben aan investeringen in productiebedrijven, scholing, gezondheidszorg, enz. De gevraagde kredieten aan de havens en het transport kunnen niet steeds worden toegekend. Het aankopen van „know how” door het inschakelen van buitenlands kaderpersoneel en goedkope arbeidskrachten uit andere landen stuit dikwijls op bezwaren in jonge landen, die maar sedert kort hun onafhankelijkheid hebben verkregen en voor wie deze buitenlandse inmenging politiek niet mogelijk of onaanvaardbaar is.

In deze armere, werkelijke ontwikkelingslanden, zullen wij alvast met een tragere ontwikkeling en nog lang aanslepende problemen moeten rekenen. Ze doen overigens veel beroep op ons en het is in ons belang hen hierbij behulpzaam te zijn. Er bestaat immers een zeer grote solidariteit tussen de havens. Goederen die in de ene haven worden geladen, moeten in een andere haven

worden gelost en omgekeerd. Het baat weinig dat wij zeer productieve zakbeladingsinstallaties bouwen in de haven van Antwerpen waar honderden tonnen per dag via de glijband kunnen worden geladen, indien het in de praktijk in de tropische landen niet mogelijk is om efficiënt zakken te lossen en deze landen er dan toe overgaan om, zoals in Oost-Afrika, de verplichting op te leggen dat alleen zakken op paletten of in „slings” mogen worden aangevoerd zodanig dat de lading met „forklift trucks” kan worden behandeld (zie *Lloyd Anversois*, 29.7.1978, 1, Tanzanië).

Het ligt dus in ons belang dat met de mogelijkheden van onze havens wordt rekening gehouden overzee, zoals ook wij moeten rekening houden met de beperkingen die aldaar bestaan. In een land zoals België, dat zozeer van overzeese export en import afhangt, gaat het hier om een nationaal belang dat dit van de havens overschrijdt. Het is overigens ook van belang voor de Belgische studie bureaus, voor aannemers en bouwers van outillage en voor leveranciers van materieel.

In de nabuurhavens waar men, evenzeer als bij ons, aangesproken wordt ten einde hulp te bieden in de ontwikkelingslanden, worden soms speciale maatschappijen hiervoor opgericht zoals de firma *Plaecon*, in het leven geroepen door de *Port of London Authority*.

De autonome havens van Le Havre en Marseille sluiten contracten af met verscheidene Franstalige ontwikkelingslanden. In Rotterdam werd in de loop van vorig jaar een nieuwe hoofdbambenaar aangeworven bij het havenbedrijf, die zich speciaal met de hulp aan ontwikkelingslanden zal bezig houden en hiervoor over een krediet van ca. 2 miljoen BF zal beschikken.

VII. BESLUIT

Ook in Antwerpen werden wij genoopt initiatieven terzake te ontplooiën, vooral daar wij in de loop van de laatste jaren reeds stagiairs ontvingen uit havens van Kameroen, Gabon, Tanzanië, Cambodja, Indonesië, Paraguay, Cuba, Equador, Algerië, Tunesië, Marokko, enz. Ook werden diverse adviseurs en experts voor korte missies naar overzeese landen gezonden. De behoefte bestond echter om dit alles uit te breiden en ook te organiseren. Wij beschikken inderdaad in België over heel wat ervaring op havengebied en de faam van de haven van Antwerpen op wereldvlak zowel inzake technische uitrusting als inzake arbeidsproductiviteit is buitengewoon groot.

Het lag voor de hand dat in dit perspectief zou worden voortgebouwd op de nuttige ervaring die werd opgedaan inzake de organisatie van de public relations van de haven. Ik denk hierbij aan de v.z.w. *Groepering der Havenbelangen-Assiport*, die alle beroepsorganisaties van het havenbedrijf verenigt en die nauw met het Stadsbestuur samenwerkt zowel bij haar overzeese als continentale missies.

Dit succesvolle voorbeeld indachtig werd dan ook in 1976 de v.z.w. *Apec (Antwerp Port Engineering and Consulting)* opgericht. In deze v.z.w. zijn in de eerste plaats de beroepsorganisaties van het havenbedrijf, maar ook studie bureaus, aannemers, leveranciers van materieel alsmede de universiteiten RUCA en UFSIA en de Hogere Zeevaartschool vertegenwoordigd.

Diverse studies werden door deze v.z.w. reeds aangevat in Libanon, Egypte, Marokko, Algerië, Togo, enz. Tientallen stagiairs werden in de gelegenheid gesteld hun ervaring in Antwerpen te verruimen. Het initiatief werd genomen

om een speciale cursus in havenbeheer en havenexploitatie te organiseren. Op dit ogenblik loopt in Antwerpen een cursus, met het Frans als voertaal, waaraan 11 kaderleden uit Algerië, Marokko, Brazilië en Egypte deelnemen.

Wanneer wij het enthousiasme van de deelnemers nagaan, dan blijkt dit initiatief ongetwijfeld aan een behoefte te beantwoorden. Weliswaar solliciteerden heel wat meer kandidaten voor deze cursus en werden dus vrij veel aanvragen ingediend. Het was echter niet mogelijk de nodige studiebeurzen vanwege het *Algemeen Bestuur voor de Ontwikkelingssamenwerking (ABOS)* te verkrijgen. Slechts vijf van de elf studenten beschikken over een beurs. Voor de anderen betaalt het ontwikkelingsland zelf alle kosten.

Wanneer begin volgend jaar dezelfde cursus met het Engels als voertaal zal starten, hopen wij over een ruimere steun van het *ABOS* te kunnen beschikken.

Uiteraard bevindt de v.z.w. *Apec* zich slechts in haar beginfase en zal nog veel tijd en energie moeten worden besteed aan een verdere uitbouw van dit organisme. Zoals hiervoor gezegd is de hulp aan tal van ontwikkelingslanden een soms vrij moeilijke en lastige onderneming. Ze is echter een vereiste van internationale solidariteit waaraan wij ons niet mogen onttrekken.

Hier, zoals in vele andere aangelegenheden blijft het gezegde van Sophocles geldig :

„Een mens te helpen met wat men heeft
of wat men kan is de mooiste van alle opdrachten”.

Fransen samenvatting

L'expansion du commerce mondial a eu une forte influence sur le trafic portuaire maritime.

Si nous réjouissons de cette évolution dans les ports européens, cela n'a pas empêché de poser certains problèmes pour les pays en voie de développement. En effet, l'engorgement portuaire est devenu une constante dans bien des pays. Les navires doivent attendre plusieurs semaines, voire parfois des mois, avant de pouvoir décharger leur cargaison.

Les causes sont tantôt un retard dans le développement de l'infrastructure, tantôt le fait que l'administration et l'organisation portuaires dans ces pays n'ont pas suivi l'évolution mondiale. Dans presque tous les cas il s'agit surtout d'un problème humain.

Les ports dans les pays développés ont une tâche à accomplir en mettant leur savoir-faire à la disposition des jeunes nations.

Engelse samenvatting

Since the Second World War world trade has grown very rapidly and this had very important consequences on port development.

Many ports in developing countries are plagued by port congestion which has very far reaching effects on the whole economy of those countries.

The main reasons of this port congestion are not only the lack of sufficient infrastructure, the fact that port operation and management are not adapted to the modern requirements, but mainly a human factor.

The ports in developed countries are therefore urgently requested to put their know how at the disposal of their colleagues overseas in the young developing nations.