

HET ECONOMISCH BELANG VAN DE VLAAMSE HAVENS: EEN OVERZICHT

Duurzaamheid is gestoeld op drie pijlers: een ecologische, een sociale en een economische component. Om de kust zo te laten ontwikkelen dat ook de komende generaties er maximaal kunnen van genieten, moeten alle drie de invalshoeken voldoende aandacht krijgen. In dit artikel willen we even inzoomen op de 'harde' economische component van onze Vlaamse havens: wie zijn ze, wat is hun specialiteit en hoe verhouden ze zich tot de omliggende regio's. Door een neutraal beeld te schetsen, hopen we voor u een vergelijking mogelijk te maken die meer licht werpt op de veelzijdige economische facetten van de Vlaamse havens.

De poorten tot onze welvaart

Naar schatting tachtig procent van de wereldbevolking woont in een strook van tweehonderd kilometer langsheen waterwegen en kustlijnen. De menselijke fascinatie voor het water vloeit in belangrijke mate voort uit economische noodwendigheden en het streven om handel te drijven. Zeehavens fungeren als poorten naar de rest van de wereld en vormen in die hoedanigheid een belangrijke bron voor onze welvaart. Uit de wereldgeschiedenis blijkt overduidelijk dat zeehavens mee aan de wieg stonden van grote beschavingen en een zeer belangrijke rol hebben gespeeld en nog spelen in de ontwikkeling van de internationale handel en de daarbijkomende mondialisering. Havensteden als Brugge, Gent en Antwerpen zijn prominent aanwezig in de geschiedenis van Vlaanderen. Deze steden hebben ongekende welvaart bereikt door een poortfunctie uit te bouwen tussen de zee- en de landzijde. De sterke samenhang tussen welvaart en deze poortfunctie kwam duidelijk naar voor toen een verzanding of tijdelijke afsluiting van de maritieme toegangswegen tot periodes van economische stagnatie of zelfs verval leidden.

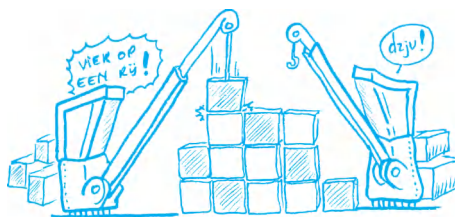
Concurrentie en verwevenheid

De Vlaamse economie is een bij uitstek open economie en bijzonder gunstig gelegen voor de bediening van het Europese achterland. Vlaanderen was dan ook voorbestemd om een belangrijke poortfunctie te gaan vervullen en hiertoe een hoge concentratie aan zeehavens te herbergen. Het zou tegen de economische wetmatigheden indruisen mocht dit niet het geval zijn geweest. Het Vlaamse



MD

Zeehavens fungeren als poorten naar de rest van de wereld



havensysteem telt vier zeehavens: de kusthavens Zeebrugge en Oostende en Antwerpen en Gent in het binnenland. Het gaat om erg verscheiden havens die elk specifieke karakteristieken tentoon spreiden op het vlak van voorgeschiedenis, dimensie en specialisatie. Alhoewel de genoemde zeehavens in commerciële zin onafhankelijk van elkaar opereren en een afzonderlijk havenbestuur hebben, zijn ze wel sterk verbonden in

functionele zin. Zo zijn goederenbehandelaars vaak in meerdere havens aanwezig - HesseNoordNatie, Sea-Invest en Katoen Natie zijn maar enkele voorbeelden - en lopen er vrij dikke goederenstromen tussen de Vlaamse zeehavens onderling. De functionele bindingen zijn overigens niet beperkt tot Vlaanderen. Ook over de grenzen heen, ondermeer met Rotterdam en het havenduo Vlissingen/Terneuzen, is er de facto sprake van sterke banden ondanks de geobserveerde concurrentieslag.

Vlaamse havens scoren goed

De concurrenten van de Vlaamse zeehavens situeren zich voornamelijk in de zogenaamde Hamburg-Le Havre range, een heterogene groep van een vijftiental



De ligging van de Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range

ITMMA-UA

havens gelegen langsheen de kustlijn tussen het Noordduitse Hamburg en het Franse Le Havre (zie kaart).

Het overslagvolume geldt als één van de belangrijkste maatstaven om havenprestaties onderling te vergelijken. De Vlaamse overslagcentra doen het over het algemeen goed tot zeer goed in vergelijking met de concurrentie: de totale trafieken nemen er gemiddeld sneller toe en in vele goederencategorieën prijkt een Vlaamse haven aan kop. Dit laatste is ondermeer het geval voor roll-on roll-off, staal, fruit en woudproducten (papier en cellulose). Vorig jaar behandelden de vier Vlaamse zeehavens gezamenlijk bijna 195 miljoen ton maritieme trafiek. Daarmee vertegenwoordigen de Vlaamse havens circa een kwart van de totale behandelde volumes in de Hamburg-Le Havre range. De goederenoverslag in Zeebrugge tikte af op 33 miljoen ton, Gent behandelde 24 miljoen ton en Oostende noteerde ruim 6 miljoen ton. Antwerpen is met bijna 132 miljoen ton niet enkel met voorsprong het grootste overslagcentrum in Vlaanderen, de haven staat op een stevige tweede plaats in de Europese rangschikking (na eeuwige rivaal Rotterdam) en behoort bovendien tot de top vijf in de wereld wanneer de internationale maritieme trafiek als vergelijkingsbasis wordt gehanteerd. Vorig jaar liepen ruim 32.000 zeeschepen de Vlaamse zeehavens aan. Ongeveer de helft daarvan, gemiddeld gezien de grotere exemplaren, had Antwerpen als bestemming. Zeebrugge noteerde circa 10.000 scheepsbewegingen met een belangrijk aandeel voor de shortsea- en ferrydiensten naar het Verenigd Koninkrijk.

Zeebrugge: een rorohaven van wereldformaat

Zeebrugge heeft zich de laatste jaren enorm opgewerkt tot een roll-on roll-off (roro) haven van wereldformaat met ondermeer een trafiek van ca. 1,4 miljoen nieuwe wagens (samen met Bremen de absolute top in Europa). De goederenbehandelaars in dit ladingsegment staan niet enkel in voor het laden en lossen van de autoschepen. Ze bieden tevens een ruime waaier aan logistieke diensten aan zoals het voorraadbeheer, de receptie, controles, de montage van opties en zo nodig de herstelling van schade. De grote concentratie aan autohandelaars, autovervoerbedrijven, overslagbedrijven en aanverwante activiteiten (zoals het Europees distributiecentrum van bandenproducent Bridgestone/Firestone) leidt tot zogenaamde clustereffecten die Zeebrugge nog aantrekkelijker maken. De sterke positie van Zeebrugge in de roromarkt blijkt ook uit de locatie van de



ITMMA-UA In 2002 behandelden de vier Vlaamse zeehavens samen bijna 195 miljoen ton maritieme trafiek, waarmee ze ca. een kwart van de totale behandelde volumes in de Hamburg-Le Havre range vertegenwoordigen

De maritieme goederenoverslag in de Vlaamse havens in 2002

	Goederentrafiek 2002 in miljoen ton				
	Zeebrugge	Oostende	Antwerpen	Gent	Totaal
Totale maritieme trafiek	32,9	6,2	131,6	24,0	194,7
Droge massagoederen	1,7	1,6	26,3	17,9	47,5
Vloeibare massagoederen	4,9	0,02	32,0	3,1	40,0
Containers	11,9	0,04	53,0	0,2	65,1
in 1000 TEU	959	9	4777	21	5766
Roll-on-roll-off (roro)	13,7	4,6	5,8	1,3	25,4
Conventionele stukgoederen	0,8	0,03	14,5	1,6	16,9
Aantal passagiers	773.582	394.107	1.656	356	1.169.701

Enkele termen verklaard:

- overslagvolume: het totale tonnage geladen en geloste goederen via zeeschepen
- hub: als knooppunt in het vrachtverkeer fungerende haven
- ProSes: de 'Projectdirectie ontwikkelingsschets Schelde-estuarium' is een initiatief van de Vlaamse en Nederlandse regering om voor het Schelde-estuarium een ontwikkelingsschets op te stellen waarin alle belangen aan bod komen. Deze schets, die eind 2004 klaar moet zijn, dient zo breed mogelijk te worden gedragen en is de formulering en onderbouwing voor de politieke besluiten
- Discom-centra: een concept in het leven geroepen door de haven van Gent. De term staat voor 'DIStributie en COMmercialisering-centra': gespecialiseerde distributie- en logistieke centra in havens, die naast opslag en goederenstroombeheersing ook de mogelijkheid creëren om de goederen te verwerken, te herbewerken, te assembleren en te verkopen
- TEU: 'Twenty Foot Equivalent Unit'. Het betreft een standaardcontainer met een lengte van 20 voet. De eenheid TEU wordt ondermeer gebruikt om de capaciteit van containerschepen of containerterminals uit te drukken, evenals voor de eenvormige weergave van containerstatistieken.
- Roro: 'roll-on roll-off' (roro) trafiek staat voor vrachtverkeer waarbij het product bij vertrek het vrachtschip wordt binnengereden en bij aankomst in een andere haven, even vlot van het schip wordt geloadst; er is dus geen overslag nodig d.m.v. kranen e.d.



MD
Zeebrugge heeft zich de laatste jaren opgewerkt tot een roro-haven van wereldformaat, met ondermeer een jaarlijkse trafik van ca. 1,4 miljoen nieuwe wagens (samen met Bremen de absolute top in Europa)



MD
Antwerpen geniet als containerhaven een zeer goede reputatie door de hoge productiviteit en de moderne uitrusting van haar containerterminals. Een minpuntje is de beperkte maritieme toegankelijkheid waardoor de laatste generatie containerschepen af te rekenen heeft met dure wachttijden

Europese hub van papierproducent Stora-Enso in de voorhaven en de eerder genoemde ferrydiensten over het Kanaal. Zeebrugge vervult daarnaast een sleutelrol in het Europese gasnetwerk: de kusthaven herbergt een belangrijke gasoverslaginstallatie in de voorhaven en verschillende gaspijpleidingen komen in Zeebrugge aan land voor verdere distributie over gans Europa.

Antwerpen, een belangrijk overslagcentrum en een industriële haven met gewicht

Antwerpen boekt vooral succes in het containergebeuren met een overslagvolume van bijna 4,8 miljoen eenheden in 2002 (daarmee nummer drie in Europa - na Rotterdam en Hamburg - en net buiten de toptien van de wereld). Bovendien liggen de gemiddelde groeipercentages sinds halfweg de jaren negentig ruim boven de tien procent. Antwerpen geniet

als containerhaven een zeer goede reputatie door de hoge productiviteit en de moderne uitrusting van haar containerterminals. Een minpuntje is de beperkte maritieme toegankelijkheid waardoor de laatste generatie containerschepen af te rekenen heeft met dure wachttijden. Enkele jaren geleden zorgde een Scheldeverdieping voor een verbetering van de nautische toegang. Thans vormt een verdere verdieping het voorwerp van een uitgebreide consertatieronde met Nederland binnen de projectgroep ProSes (zie kader). Andere specialiteiten van Antwerpen zijn staal, fruit, woudproducten, chemische producten en nieuwe wagens. Antwerpen heeft ongeveer 4,8 miljoen m² overdekte opslagruimte ter beschikking, veel meer dan haar concurrenten in de Hamburg-Le Havre range. De Antwerpse haven is dan ook uitgegroeid tot een belangrijke logistieke hub voor gecontaineriseerd en nietgecontaineriseerd stukgoed. Katoen Natie baat aan het Vrasenedok een grote multifunctionele terminal uit, die onder meer onderdak biedt aan de Franse sportartikelenproducent Decathlon. New Wave Logistics, een dochteronderneming van NYK Line, exploiteert een aantal distributieplatformen voor consumptienelectronica en audiovisuele apparaten. Westerlund beschikt over 32 magazijnen aan het Vrasenedok voor de distributie van woudproducten. Katoen Natie, Werf- en Vlasnatie en Vopak zijn de voornaamste spelers op het vlak van de logistieke dienstverlening aan de Antwerpse petrochemische industrie (de zogenaamde 'industrial subcontracting'). De plaatselijke havenindustrie draagt op deze wijze sterk bij tot de logistieke ontplooiing van de haven.

Antwerpen is naast een belangrijk overslagcentrum ook een vooraanstaande industriële haven. Samen met Houston, Singapore en Rotterdam behoort Antwerpen tot de belangrijkste petrochemische complexen in de wereld met vestigingen van ondermeer BASF, Bayer, Monsanto, Rhône-Poulenc, Degussa en ElfTotalFina. Antwerpen vormt een strategische schakel in de electriciteitsbevoorrading van België met de aanwezigheid van vier kernreactoren te Doel en een thermische centrale in Kallo. Ook de automobielenindustrie is Antwerpen niet ongenegen met vestigingen van Opel Belgium en Tractor New Holland. Deze cluster zal in belang toenemen aangezien de toeleveranciers van Opel Belgium zich meer en meer in de onmiddellijke nabijheid van de assemblagefabriek vestigen.

Gent: industriële haven en nichespeler

Gent profileert zich zeer sterk in een aantal nichetrafieken zoals geconcentreerd fruitsap en meststoffen, maar kan door de aanwezigheid van Sidmar vooral rekenen op aanzienlijke volumes aan erts en staalproducten. De trafiekvolumes schommelen sinds het begin van de jaren tachtig tussen de 20 en 25 miljoen ton. In en rond de haven van Gent is de distributielogistiek sterk uitgebouwd, mede dankzij de aanwezigheid van de assemblagebedrijven van Volvo Cars en Volvo Trucks en de vele toeleveranciers. Honda hanteert Gent als Europese hub voor de distributie van nieuwe wagens en onderdelen. De haven van Gent moedigt de ontwikkeling van distributielogistiek aan via de formule van de *Discom-centra* (Distribution & Commercialisation: zie kadertje) voor verladers.

Oostende in de lift

De Oostendse haven profileert zich als roro-haven. In de jaren negentig kampte de haven met een terugval in de trafiekcijfers door het gecombineerd effect van het wegvallen van de RMT en de concurrentiedruk van de Kanaaltunnel. De Oostendse haven heeft recentelijk een metamorfose ondergaan door grootscheepse infrastructurele werken. De dalende lijn in de overslagvolumes lijkt daarmee te zijn omgebogen. Het overslagcijfer in 2002 is zelfs een absoluut record voor de kusthaven.

Het passagiersvervoer vanuit de Vlaamse havens kreeg rake klappen

De Vlaamse havens verwerken jaarlijks ook heel wat passagiers. Toch is het aantal ingescheepte en ontscheepte passagiers fors gedaald van 5 miljoen in 1980

tot 1,2 miljoen vorig jaar. De cruisevaart zit in de lift zowel in aantal aanlopen als in aantal passagiers, maar de transit over het Kanaal kreeg flinke klappen door de Kanaaltunnel (cf. Eurostar) en de concurrentiedruk van buitenlandse havens.

Het economisch belang gewikt en gewogen

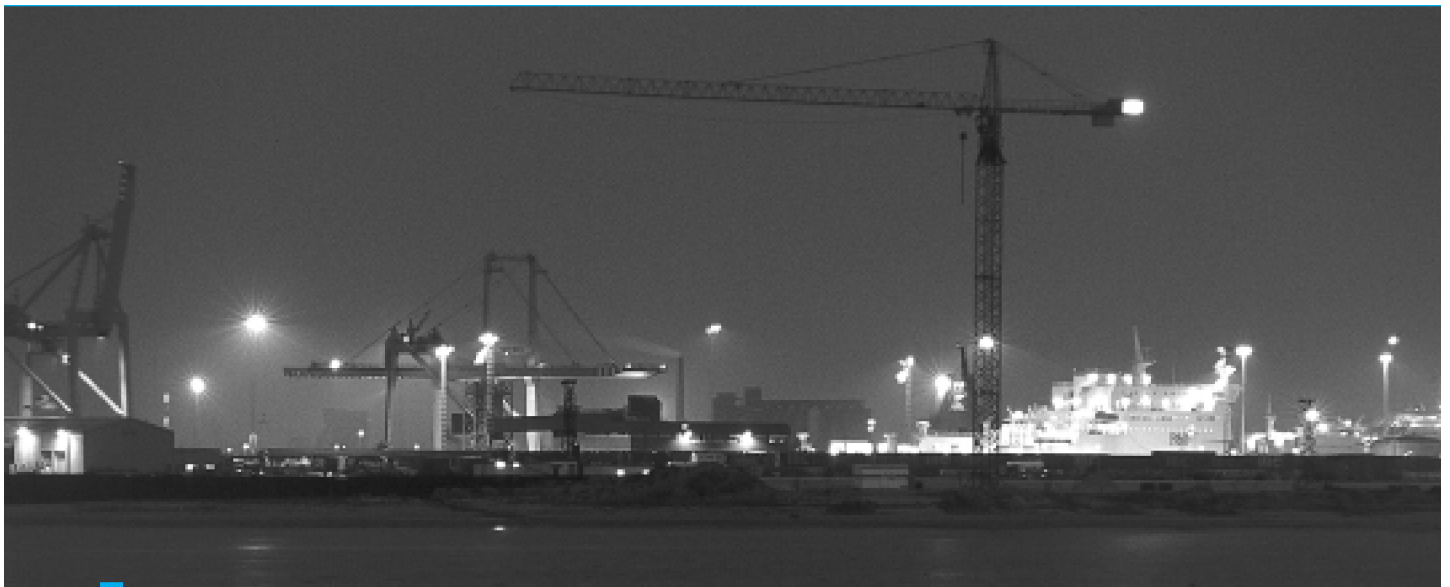
Transport, opslag en overslag van goederen zijn in principe afgeleid van andere economische activiteiten. Je zou ze kunnen omschrijven als een afgeleide vraag. Indien er geen winning van ruwe grondstoffen of geen productie van half-fabricaten en afgewerkte producten is, ontstaat er geen vraag naar transport, opslag of overslag. Toch kan het Vlaamse zeehavengebeuren niet verengd worden tot een afgeleide van de 'harde' economische activiteiten. De zeehavensector is geëvolueerd tot een volwaardige economische sector met een eigen dynamiek. In de jaren zestig en zeventig speelden havengebieden een vooraanstaande rol in het aantrekken van de petrochemische en chemische industrie. De zogenaamde MIDAs (Maritime Industrial Development Area) die daardoor onstonden vormen ook vandaag nog uiterst belangrijke economische polen. Vandaag de dag komt daar de belangrijke logistieke en distributiefunctie bij. Zeehavens afdoen als een noodzakelijk kwaad is hoogst onverstandig. Als belangrijke pilaren dragen zij als het ware de Vlaamse economische ontwikkeling. Verwaarloos je de zeehavensector dan gaat ook de bovenbouw wankelen, zeker in een kleine open economie als Vlaanderen.

Strategisch belang vereist grote investeringen

Mede ingegeven door het strategisch belang van de havensector investeerde het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap sinds de regionalisering van 1989 reeds 2,8 miljard EUR in het Vlaamse havensysteem (cijfers Vlaamse Havencommissie). De grootste hap, ruim 1,4 miljard EUR had betrekking op het onderhoud en de verbetering van de maritieme toegangswegen. Circa 720 miljoen EUR werd uitgetrokken voor de haven van Antwerpen, 215 miljoen EUR voor de haven van Gent, 315 miljoen EUR voor Zeebrugge en 134 miljoen EUR voor Oostende. Toch zijn deze overheidsinvesteringen slechts een fractie van het totale investeringsvolume in de Vlaamse havens. De Nationale Bank van België becijferde dat de private havenbedrijven en de havenindustrie in de periode 1991-2000 bijna 19 miljard EUR investeerden.

Toegevoegde waarde en werkgelegenheid: hoe liggen de kaarten?

De Nationale Bank van België (NBB) publiceert overigens elk jaar nog andere interessante gegevens omtrent het directe economische belang van de Vlaamse havens, met name op het vlak van de gerealiseerde toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. Eenvoudig gesteld is de toegevoegde waarde de waarde die een onderneming toevoegt aan de inputs van grondstoffen en hulpstoffen. In boekhoudkundige termen is het de som van de afschrijvingen verbonden aan de gedane investeringen, de personeelskosten, de opgetekende winst of desgevallend het verlies en een aantal andere kosten. Uit onderstaande tabel blijkt dat de toegevoegde waarde gegenereerd in de Vlaamse havengebieden tot in 2001,



MD

In de jaren zestig en zeventig speelden havengebieden een vooraanstaande rol in het aantrekken van de petrochemische en chemische industrie

met uitzondering van Oostende, sterk toeneemt. In 2001 ging het om bijna 10 miljard EUR. Uit de cijfergegevens blijkt het enorme belang van de havenindustrie in Antwerpen en Gent.

Toch is er sprake van een zogenaamde toegevoegde-waardeparadox: de toename van de directe toegevoegde waarde verloopt trager dan de stijging van de overslagvolumes, mede als gevolg van efficiëntere behandelingstechnieken en de introductie van arbeidsbesparende innovaties zoals informatisering. Dezelfde fenomenen vormen tevens een gedeeltelijke verklaring voor de dalende directe tewerkstelling in het Vlaamse havensysteem tot minder dan 100.000 arbeidsplaatsen in 2001. Enkel de haven van Gent slaagde erin de tewerkstelling op peil te houden. Er zijn verschillende oorzaken voor de afnemende werkgelegenheid: productiviteitstoenames bij de bedrijven (vervanging arbeid door kapitaal), de verplaatsing van activiteiten naar vestigingen buiten het havengebied, het afstoten van activiteiten naar ondernemingen buiten het havengebied ('outsourcing') en andere oorzaken zoals herstructureringen, stopzettingen en faillissementen.

De 'voorwaartse en achterwaartse uitwaaiingseffecten' van de havens

Toch is er geen reden tot grote bezorgheid. De cijfers van de NBB hebben immers enkel betrekking op de toegevoegde waarde gecreëerd door bedrijven gelegen binnen de havengebieden. Daarbovenop komen nog de voorwaartse en achterwaartse uitwaaiingseffecten die het havensysteem uitoefent op de gehele regio. Het havensysteem genereert als polyvalente groeipool immers een meesleepeffect op de economische bedrijvigheid in de regio en op de gehele Vlaamse economie en dat effect wordt steeds belangrijker. De berekening van deze voorwaartse en achterwaartse effecten is vrij lastig. Diverse studies die toch de poging hebben ondernomen om de indirecte toegevoegde waarde en tewerkstelling in kaart te brengen maken gewag van multiplicatoreffecten van 0,5 tot 2. In mensentaal betekent dit dat voor elke euro toegevoegde waarde in de haven, een halve tot twee euro toegevoegde waarde buiten de haven wordt gegenereerd. Natuurlijk zijn de aangegeven marges ruim, maar niettemin duiden de cijfers op de aanzienlijke impact van de Vlaamse zeehavens op de rest van de economie.

De Vlaamse zeehavens vormen nu reeds belangrijke spelers in de ontplooiing van een omvangrijk logistiek groeigebied met vertakking naar logistieke zones onder-

Het direct economische belang van de Vlaamse zeehavens (bron: op basis van cijfergegevens Nationale Bank België)

	Toegevoegde waarde In miljoenen € (werkelijke prijzen)			Tewerkstelling in aantallen		
	1991	1995	2001	1991	1995	2001
Havendiensten						
Vlaamse havens	2.260	2.249	2.373	34.380	30.508	29.278
Antwerpen	1.761	1.713	1.823	25.551	21.877	21.282
Gent	223	256	261	3.050	2.687	3.507
Zeebrugge	183	229	253	3.401	3.806	3.828
Oostende	92	51	36	2.378	2.138	661
Havengebonden industrie						
Vlaamse havens	5.409	6.305	6.944	66.226	58.418	58.737
Antwerpen	3.213	3.898	4.354	34.381	29.719	29.494
Gent	1.678	1.897	2.058	22.795	21.011	23.208
Zeebrugge	407	415	470	6.645	5.642	4.762
Oostende	110	96	62	2.405	2.046	1.273
Totaal (Inc. publieke sector)						
Vlaamse havens	8.129	9.027	9.882	112.184	98.668	97.922
Antwerpen	5.266	5.929	6.543	66.469	57.398	56.401
Gent	1.962	2.202	2.362	26.905	24.502	27.542
Zeebrugge	668	721	841	12.812	11.670	11.223
Oostende	233	175	136	5.998	5.098	2.756

meer in Limburg, de regio Kortrijk/Lille en de assen Antwerpen/Brussel en Antwerpen/Gent. Enerzijds dragen de havens bij tot de aantrekkelijkheid van deze locaties in het achterland voor de vestiging van productiebedrijvigheid, de maakindustrie en distributie- en transportactiviteiten. Anderzijds versterken de logistieke zones en economische kernen in het achterland de poortfunctie van de havens.

Het economisch belang van de Vlaamse havens deint door de internationalisering en de doorgedreven vervlechting van het economisch weefsel steeds verder uit van een uitgesproken lokaal niveau naar een

internationaal niveau. Dit gegeven stelt de havens en het bredere Vlaamse logistiek en industrieel bestel voor de uitdaging om de economische meerwaarden die het havensysteem genereert in de mate van het mogelijke binnen Vlaanderen te houden. Hoe dit dient te gebeuren en of dit kan in een context die rekening houdt met de andere pijlers van duurzaamheid, is een andere vraag.

*prof. dr. Theo Notteboom
Institute of Transport and Maritime
Management Antwerp (ITMMA)
Universiteit Antwerpen*



ITMMA-UIA

Het havensysteem genereert als polyvalente groeipool een meesleepeffect op de economische bedrijvigheid in de regio en voor de gehele Vlaamse economie