During the last decade, BNFW made a significant breakthrough in the port handling and storage, and distribution of overseas fresh fruit and vegetables.

With its three automatic palletbridges, BNFW guarantees a fully weatherprotected ship to shore handling of the fruit. This unique system has already proven its reliability for over two years.

In addition to the palletbridges, spiral elevators linked to automatic palletizers, ensure an efficient unloading and delivery of breakbulk shipments.

Extensive automation and constant technical innovation have therefore awarded BNFW a leading role as a service organisation to the international fruit industry.

FULLY OPERATIONAL

Belgian New Fruit Wharf

Fernand Suykens

Eddy Van de Voorde
een kwalitatieve doorlichting. Typisch voorbeeld van dit laatste vormt de industrialisatie binnen de haven naast elementen van specialisatie, hinterlandverbindingen enz.

In een tweede deel wordt nader ingegaan op de toekomstkansen van de Antwerpse haven. Het spreekt vanzelf dat die toekomstige ontwikkeling in eerste instantie functie zal zijn van de ontwikkeling van de wereldconjunctuur en van de relatieve competitiviteit.

1 De Antwerpse haven, relatief bekeken
Het relatieve belang van een haven aangeven roept vragen op. Jaarlijks geeft elke haven wel haar zeegeschrift uit, indien mogelijk met het groeipatroon van het globale vervoer uitgedrukt in tonnage. Blijft dit globale groeitrend, dan valt er wel ergens een goederencategorie of trafiek uit te halen die wel een spectaculaire groei realiseerde.

Is zulke houding zinvol en correct, of eerder oogverblindend met het oog op de creatie van een gunstige psychologische reflex tegenover de eigen haven, waarbij men dan vooral denkt aan de steun van de plaatselijke of regionale gemeenschap en indirect aan het loswaken van overheidsinvesteringen.

Men moet zich in dit verband de vraag stellen wat de uiteindelijke doelstelling van een havenbestuur is of moet zijn. Is dat het maximeren van de tonnage? Uiteindelijk zegt de tonnage niet alles, alleen al vanwege de onverzorgdheid tussen havens inzake samenstelling van het goederenpakket. Een haven zoals Marseille, waarvan in 1988 71,2% van de totale tonnage vlootbegeleiding was, blijkt wegens die olie-afhankelijkheid enorm kwetsbaar te zijn. Diversificatie is ook hier een must voor redelijke vooruitzichten op lange termijn.

Kan de doelstelling van een havenbestuur het maximeren van de toegevoegde waarde zijn? Hier heeft Antwerpen ongetwijfeld een relatief goede positie, vanwege vooral een tweetal redenen. Uit de samenstelling van het goederenpakket blijkt een relatief groot aandeel van het stukgoed. In vergelijking met buitengoederen creëert stukgoed een hogere toegevoegde waarde. Dit is het gevolg van de meer arbeidsintensieve overslagtechnieken maar ook van de met deze traflieken verbonden opslag- en distributiewerkzaamheden. Tegelijkertijd werden binnen de Antwerpse haven over de tijd heen belangrijke industriële activiteiten geconcentreerd. De petrochemische sector is daar het beste voorbeeld van. Recent stelde men in Zeebrugse havenkringen vast dat Zeebrugge om diverse redenen wel nooit een industriële haven zou worden, en dit niettegenstaande het indrukwekkende Symarindus-verslag (1977).

Een havenbestuur kan ook tot doel hebben de winsten van bedrijven te maximeren. Men kan zich daarbij wel de vraag stellen in welke mate men op deze doelstelling als havenbestuur een rechtstreekse controle heeft. Veleer moet gedacht worden in termen van het optimaal maken van de omgevingsfactoren, b.v. inzake de prijsetsetting en het toegankelijk maken van de haveninfrastructuur. Men kan zelfs een stuk verder gaan, b.v. inzake het nemen van maatregelen die vermijden dat congestieproblemen Just-in-Time toelevering van Antwerpse havenbedrijven ontvinden.

Uiteindelijk is er natuurlijk een verband tussen deze drie mogelijke doelstellingen. Een havenbestuur heeft belang bij het maximeren van de tonnage, alleen al omdat extra tonnage meer scheepswegwijzigingen met zich meebrengt en dus de havengelden mee zullen stijgen. Daarbij neemt men aan dat de toegevoegde waarde en de bedrijfswinsten dezelfde evolutie zullen volgen. Alhoewel Bedrijven stellen zich niet tot doel elke ton kost wat kost te willen binnendrijven. Een dikwijls gehoorde en wellicht zinvolle bedrijfsslogan kan zijn: maximere uw winst, niet uw tonnage.

In wat volgt gaan we trachten zicht te krijgen op de prestaties van de Antwerpse haven voor elk van de drie bovenvermelde maatstaven. Tegelijkertijd gaan we dieper graven naar de onderliggende verklaring voor die prestatiecijfers. Daarvoor gebruiken we recent beschikbaar gekomen binnen- en buitenlands studiemateriaal (o.a. Marconsult).

1.1 Evolutie inzake verhandelde tonnage
Vertrekend van de tonnage kan de relatieve positie van Antwerpen op verschillende manieren worden gemeten: internationaal, met vooral oog voor de belangrijkste havens uit de range Hamburg – Le Havre; nationaal, naar Gent en Zeebrugge toe. Daarbij gaat het niet alleen om een momentopname, maar is het vooral de evolutie over de tijd heen die een idee geeft van de verschuiving inzake competitiviteit. Tegelijkertijd dient ook naar de structuur van het havenverkeer te worden gekken.

Tabel 1 geeft voor de vijf grootste wereldhavens, alsmede voor de be-

Tabel 1
Zeevoer voor een aantal havens (1.000 ton) (1983-1988)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rotterdam</td>
<td>233.396</td>
<td>249.398</td>
<td>250.962</td>
<td>258.196</td>
<td>254.858</td>
<td>273.340</td>
</tr>
<tr>
<td>Kobe</td>
<td>148.048</td>
<td>157.003</td>
<td>160.458</td>
<td>157.206</td>
<td>159.550</td>
<td>166.726</td>
</tr>
<tr>
<td>Singapore</td>
<td>106.349</td>
<td>114.497</td>
<td>129.846</td>
<td>112.976</td>
<td>129.459</td>
<td>154.729</td>
</tr>
<tr>
<td>Shangai</td>
<td>45.920</td>
<td>100.660</td>
<td>112.900</td>
<td>126.040</td>
<td>128.320</td>
<td>133.000</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Antwerpen</td>
<td>80.321</td>
<td>90.338</td>
<td>86.246</td>
<td>90.204</td>
<td>91.101</td>
<td>96.506</td>
</tr>
<tr>
<td>Marseille</td>
<td>86.664</td>
<td>86.012</td>
<td>89.594</td>
<td>98.106</td>
<td>91.106</td>
<td>95.761</td>
</tr>
<tr>
<td>Hamburg</td>
<td>50.783</td>
<td>53.546</td>
<td>59.523</td>
<td>54.333</td>
<td>56.610</td>
<td>58.740</td>
</tr>
<tr>
<td>Le Havre</td>
<td>54.574</td>
<td>54.989</td>
<td>47.706</td>
<td>48.027</td>
<td>51.674</td>
<td>49.851</td>
</tr>
<tr>
<td>Bremerhaven</td>
<td>25.611</td>
<td>28.357</td>
<td>29.827</td>
<td>29.493</td>
<td>29.981</td>
<td>31.110</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Bron: Institute of Shipping Economics and Logistics

Uit tabel 1 blijkt ook de totaal verschillende evolutie over de verschillende havens, zelfs over een relatief korte periode van zes jaar. Rotterdam (+ 17,2 %), Antwerpen (+ 20,6 %), Hamburg (+ 15,7 %) en Bremerhaven (+ 16,9 %) groeiden tussen 1983 en 1988 met percentages die nauw bij elkaar aanleunen. Marseille groeiert trager (+ 10,5 %), terwijl Le Havre serieuze klappen krijgt (- 8,7 %). Oppallend zijn wel de enorme groeicijfers voor Shangai (+ 44.7 %) en Singapore (+ 45.3 %).

Globale tonnagecijfers en groeiprocentages hierop kunnen echter niet alles zeggen. Daarvoor is onder meer de samenstelling van het goederenpakket te heterogeen. Tabel 2 geeft voor de grootste Europese havens voor 1988 de verdeling over de stukgoederen en de bulkgoederen.

Tabel 2
Samenstelling van het goederenpakket (1988)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Haven</th>
<th>Stukgoederen</th>
<th>Droge en natte bulk</th>
<th>Totaal</th>
<th>waarvan oeleproducten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rotterdam</td>
<td>19.7</td>
<td>80.3</td>
<td>100.0</td>
<td>41.9</td>
</tr>
<tr>
<td>Antwerpen</td>
<td>44.2</td>
<td>55.8</td>
<td>100.0</td>
<td>22.1</td>
</tr>
<tr>
<td>Marseille</td>
<td>9.9</td>
<td>90.1</td>
<td>100.0</td>
<td>7.1</td>
</tr>
<tr>
<td>Hamburg</td>
<td>41.5</td>
<td>58.5</td>
<td>100.0</td>
<td>26.5</td>
</tr>
<tr>
<td>Le Havre</td>
<td>21.8</td>
<td>78.2</td>
<td>100.0</td>
<td>63.6</td>
</tr>
<tr>
<td>Bremerhaven</td>
<td>62.1</td>
<td>37.9</td>
<td>100.0</td>
<td>24.1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Bron: Institute of Shipping Economics and Logistics

Uit tabel 2 valt vooral het grote aandeel van het bulkvervoer op voor Rotterdam, Marseille en Le Havre. Voor dezelfde havens zien we het grote aandeel van minerale oliën, met voor de Franse havens Marseille (71,2) en Le Havre (63,6) zelfs extreme cijfers. Zulke olie-afhankelijkheid houdt ook tegelijk een zekere kwetsbaarheid in, voldoende om uit te kijken naar een grotere diversificatie.

1.2 Toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde wordt steeds vaker gebruikt als indicator van het economisch belang van de Antwerpse haven. In welke mate vormt toegevoegde waarde echter een na te streven doelstelling?

In 1991 publiceerde de Nationale Bank van België (Bijbank Antwerpen) de resultaten van een studie ter bepaling van het economisch belang van de Antwerpse haven. Van ruim 870 bedrijven gevestigd in het havengebied, alsmede van de betrokken overheden, werden individuele gegevens verwerkt en geïnterpreteerd. Daarbij werden drie relevante grootheden beschouwd: de toegevoegde waarde, de tewerkstelling, de investeringen.

Tabel 3 geeft voor de periode 1985-1989 de toegevoegde waarde, de tewerkstelling en de investeringen gerealiseerd binnen de Antwerpse haven, uitgesplitst over de private en de publieke sector.
Toegeweegde waarde, tewerkstelling en investeringen in de haven van Antwerpen

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Toegeweegde waarde</strong> (in miljarden BEF)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Private sector</td>
<td>145,4</td>
<td>148,7</td>
<td>140,7</td>
<td>162,4</td>
<td>179,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Public sector</td>
<td>10,3</td>
<td>10,5</td>
<td>11,4</td>
<td>9,6</td>
<td>9,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Haven Antwerpen</td>
<td>153,9</td>
<td>159,2</td>
<td>152,1</td>
<td>172,0</td>
<td>180,3</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Tewerkstelling</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Private sector</td>
<td>65,193</td>
<td>60,797</td>
<td>57,960</td>
<td>56,667</td>
<td>57,301</td>
</tr>
<tr>
<td>Public sector</td>
<td>8,177</td>
<td>7,917</td>
<td>7,676</td>
<td>7,337</td>
<td>6,781</td>
</tr>
<tr>
<td>Haven Antwerpen</td>
<td>71,360</td>
<td>68,614</td>
<td>65,638</td>
<td>64,004</td>
<td>63,982</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Investeringen</strong> (in miljarden BEF)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Private sector</td>
<td>29,1</td>
<td>26,2</td>
<td>32,4</td>
<td>47,4</td>
<td>67,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Public sector</td>
<td>5,9</td>
<td>2,9</td>
<td>3,4</td>
<td>4,7</td>
<td>3,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Haven Antwerpen</td>
<td>35,0</td>
<td>25,1</td>
<td>35,8</td>
<td>52,1</td>
<td>71,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Bron: Nationale Bank van België – Bijkant Antwerpen (1991)

De Antwerpse haven realiseerde in 1989 een toegeweegde waarde van 188,3 miljard BEF, of 3,4% van het Bruto Binnenlands Produkt (BBP). Daarbij nam men enkel de rechtstreekse effecten in aanmerking van de activiteiten die in het havengebied werden uitgeoefend. De auteurs stellen dat de werkelijke impact op de nationale economie veel ruimer is, waarbij verwezen wordt naar de indirecte toegeweegde waarde gecreeerd bij toelevingsbedrijven, producenten van investeringsgoederen, transportbedrijven gevestigd buiten het havengebied, financiële instellingen enz. Verder is er ook een onderschatting door het niet opnemen van kleinere ondernemingen en zelfstandigen.

Opvallend is wel dat die toegeweegde waarde over de laatste twee beschouwde jaren in werkelijke prensen met bijna een kwart toenam, anderhalf keer zo snel als de BEF-groei, die zelf reeds hoog was.

Een andere opmerkelijke vaststelling is het feit dat de toegeweegde waarde per tewerkgestelde in de private sector (meer dan 3 miljoen BEF) ongeveer 70% hoger ligt dan het nationale gemiddelde. In 1989 geneereerde 1 ton maritiem vervoer gemiddeld 2,900 BEF aan toegeweegde waarde.

Toch kunnen bij het gebruik van de toegevoegde waarde als maatstaf voor de havenactiviteiten, eventueel zelfs als na te streven doelstelling, bedenkingen geformuleerd worden. Toegeweegde waarde gecreeerd binnen de Antwerpse haven betreft immers voor de in- en uitvoer geen opbrengst voor de nationale economie, wel een kost. Toegeweegde waarde incorporeert immers onder meer de uitbetaalde lonen, de inkomsten (d.i. de kapitaalkosten) en de afschrijvingen (d.i. het verschil van kapitaalgoederen).

Het uiteindelijk doel van de vervoerssector moet echter zijn het afleven van prestaties tegen zo laag mogelijke kosten. Dit komt onder meer neer op een zo laag mogelijk verbruik van kapitaalgoederen, een zo laag mogelijk uit te betalen loonmassa, wat dus neerkomt op zo weinig mogelijk toegevoegde waarde per eenheid produktie. Het gebruik van havenfaciliteiten komt trouwens in vele gevallen neer op het vervangen van duur wegtransport door goedkoper zeevetroffen. Uiteindelijk is de goedkoopste haven (in termen van een gegevenaaliseerde kostprijs) de beste haven. Goedkoop zijn komt overeen met lage toegevoegde waarde per eenheid (vervoer)produktie.

1.3 Winstvoluitje van de havenbedrijven

Een mogelijke doelstelling zou ook kunnen zijn het maximeren van de inkomensvorming, dus naast de lonen ook de winsten, of het realiseren van een aanvaardbare rendabiliteit. Hierover is voor wat de Antwerpse haven betreft in het recente verleden weinig statistisch studiewerk verricht.


Globaal beschouwd komt de havensector uit deze vergelijking als behoorlijk rendabel naar voren. Wel veel op dat in 1985 de rendabiliteit van de gemiddelde Belgische onderneming vooruitging, en dat zulks
niet het geval was bij de havenbedrijven. Die “hapering” deed zich hoofdzakelijk voor bij expediteurs en agentschappen, niet bij de opslagbedrijven. De oorzaken lagen vooral bij een tegenvallend omzetverloop, een ongunstige kostenevolutie, een tegenvallende efficiëntie van de ingezette middelen.

Wanneer maakt een onderneming of een sector voldoende winst? Wanneer is er sprake van een aanvaardbare rendabiliteit? Rendigheidige antwoorden liggen niet voor de hand. Een vergelijking met andere ondernemingen/sectoren en met het rendement op zogenaamde economische beleggingen en dus met het rentepapier kan wel helpen een sector te positioneren binnen het geheel. In wat volgt gaan we dieper in op het beschikbare cijfermateriaal. We beperken ons daarbij wel tot de rendabiliteit van de havenbedrijven.

Tabel 4 geeft een intersectoriële vergelijking van de rendabiliteit van het ingezet vermogen en van het eigen vermogen.

Tabel 4
Intersectoriële vergelijking van de rendabiliteit van het ingezet vermogen en van het eigen vermogen

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Havenbedrijven</td>
<td>12,9</td>
<td>7,7</td>
<td>14,0</td>
<td>8,9</td>
<td>13,6</td>
<td>8,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Vervoerssector</td>
<td>13,7</td>
<td>6,6</td>
<td>15,7</td>
<td>7,9</td>
<td>15,1</td>
<td>7,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Tertiaire sector</td>
<td>11,6</td>
<td>7,2</td>
<td>11,7</td>
<td>7,8</td>
<td>12,3</td>
<td>8,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Algemeen</td>
<td>12,9</td>
<td>6,5</td>
<td>14,5</td>
<td>8,9</td>
<td>15,4</td>
<td>9,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Havenbedrijven</td>
<td>37,7</td>
<td>22,6</td>
<td>41,3</td>
<td>22,7</td>
<td>38,2</td>
<td>21,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Vervoerssector</td>
<td>30,7</td>
<td>18,5</td>
<td>35,8</td>
<td>20,7</td>
<td>34,5</td>
<td>21,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Tertiaire sector</td>
<td>23,3</td>
<td>9,6</td>
<td>23,0</td>
<td>9,7</td>
<td>23,8</td>
<td>10,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Algemeen</td>
<td>27,8</td>
<td>10,9</td>
<td>29,4</td>
<td>11,1</td>
<td>32,7</td>
<td>14,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Bron: Kredietbank (1986)

De havenbedrijven scoren relatief beter met betrekking tot de rendabiliteit van de eigen middelen dan met betrekking tot de rendabiliteit van het ingezet vermogen. Dit wijst op een relatief interessante hefboom-

Tabel 5 geeft voor dezelfde periode cijfermateriaal dat een intrasectoriële vergelijking mogelijk maakt.

Tabel 5
Intrasectoriële vergelijking van de rendabiliteit van het ingezet vermogen en het eigen vermogen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rendabiliteit van het ingezet vermogen</th>
<th>1983</th>
<th>1984</th>
<th>1985</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>bruto netto</td>
<td>bruto netto</td>
<td>bruto netto</td>
</tr>
<tr>
<td>Agentschappen</td>
<td>6,4</td>
<td>6,4</td>
<td>8,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Opslagbedrijven</td>
<td>26,5</td>
<td>14,8</td>
<td>27,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Expediteurs</td>
<td>9,8</td>
<td>7,5</td>
<td>10,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Havenbedrijven</td>
<td>12,9</td>
<td>8,9</td>
<td>13,6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rendabiliteit van het eigen vermogen</th>
<th>1983</th>
<th>1984</th>
<th>1985</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>bruto netto</td>
<td>bruto netto</td>
<td>bruto netto</td>
</tr>
<tr>
<td>Agentschappen</td>
<td>42,0</td>
<td>35,6</td>
<td>30,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Opslagbedrijven</td>
<td>73,1</td>
<td>67,9</td>
<td>20,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Expediteurs</td>
<td>29,9</td>
<td>39,7</td>
<td>11,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Havenbedrijven</td>
<td>39,7</td>
<td>38,2</td>
<td>13,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Bron: Kredietbank (1986)

Uit tabel 5 blijkt dat de neergaande evolutie van de rendabiliteit in 1985 nagenoeg algemeen was. Opvallend is ook dat de cijfergegevens omtreft de havenbedrijven sterk worden beïnvloed door het gewicht van de expediteurs, die het binnen het havengebeuren bijna steeds met een lager dan gemiddelde rendabiliteit moeten stellen.

Een vergelijking van rendabiliteitscijfers is uiteraard slechts één element van grondige evaluatie, naast onder meer de omzetevolutie, de kostenontwikkeling, de evolutie van marges en resultaten. Het is echter wel belangrijk zulke doorlopende jaar uit te voeren. Slechts op het ogenblik dat men over informatie beschikt, kan de winstevolutie of
de rendabiliteit van havengebonden bedrijven een doelstelling of element van beslissing vormen.

2 Verklarende variabelen voor de competitiviteit

Een aantal structurele factoren veranderen niet sterk op korte termijn, denken we maar aan de toegankelijkheid van de haven. Op middellange en lange termijn zijn natuurlijk wel aanpassingen nodig, al was het maar om nieuwe tendensen in het maritieme vervoer (b.v. schaalvergroting) te kunnen opvangen. Een typisch voorbeeld vormen de containerterminals op de Schelde, waardoor een containerschip minstens zes uur vlugger reist omdat het niet achter de sluiers hoeft te komen. Snellere rotatie betekent een verhoogde competitiviteit voor de rederij, en een grotere aantrekknkskracht van de Antwerpse haven.

Vooral na te gaan welke factoren determinant zijn voor het succes van een haven, en dus ook van de competitieve positie, moeten we ons eerst de vraag stellen of zehavenconcurentie wel te vatten is met onafhankelijke variabelen. Of is havenconcurentie integendeel zo complex dat slechts een geïntegreerde, wetenschappelijke benadering voldoende inzicht kan brengen?

In de literatuur wordt vaak verwezen naar Verhoeff (1987, p. 3), die stelt dat zehavenconcurentie zich afspeelt op verschillende niveaus:
- concurrentie tussen havenbedrijven;
- concurrentie tussen havens;
- concurrentie tussen havencenters (d.i. een groep dicht bij elkaar gelegen havens met een gemeenschappelijk geografisch karakter);
- concurrentie tussen havenranches (d.i. een verzameling bij elkaar gelegen havens aan dezelfde kust met een min of meer gemeenschappelijk achterland).

Dit onderscheid is gebaseerd op het feit dat het gedrag van de concurrentie verschilt per niveau.

Toch moet men beseffen dat de bovenstaande traditionele havenconcurren' steeds meer wordt vervangen door een concurrentie tussen logistieke ketens, waar de industriële en commerciële functie, alsook de hinterlandverbindingen, steeds belangrijker plaats gaan innemen. Zeehavens vormen een schakel in de transportketen, d.i. de weg die de goederen volgen van delving/winning tot verwerking, van fabricage tot verkoop. Het uiteindelijke doel moet ook hier zijn, zoals trouwens voor elke schakel in de ketting, de kosten van overslag en ophouïn van een zeeschip te minimaliseren.

Deze kostenminimering wordt daarbij wel op een tweede niveau bijgestuurd, namelijk dat van de globale kosten. Dit maakt dat onderlinge trade-offs tussen delen van de vervoertak gemaakt dienen te worden. Het bedienen van landinwaarts gelegen havens gaat mogelijk voor het eigenlijke vervoerhoog met hogere kosten per vervoertak genomen (cfr. grotere afstand, beperkt diepgang, wat dus minder tonnage impliceert), maar moet afgewogen worden tegen kostenvoordeelen van het eigenlijke hinterlandvervoer.

Havencompetitie dient gesterileerd te worden in een competitieve economische omgeving. De concurrentie is er functie van onder meer de prijssetzing, die op haar beurt bepaald wordt door de kostenstructuur. De in termen van gecentraliseerde kosten goedkoopste haven is de beste haven, zal dus in principe ook effectief aangedaan worden.

De kostenstructuur, en daar draait dus hoofdzakelijk de havenconcurrentie rond, wordt zowel door exogene als door endogene factoren bepaald. Havenvoorsprongen moeten er in eerste instantie voor zorgen dat ze in spelen op de exogene structuurnwzijgingen die van buitenaf worden opgedrongen. Typische voorbeelden vormen de schaalvergroting in zowel de wereldhandel als het eigenlijke vervoer, alsmede de snelle evolutie inzake goederenverwerkings- en behandelinstallaties.

In kostertermen vertaalt zich dat in een brede waaraan van factoren. Eerst is er de natuurlijke factor, de geografische ligging. Daarnaast zijn er de kunstmatige factoren: aangelegde verbindingswegen en kanalen met het hinterland, haveninfrastructuur (dokken, sluiers, terreinen), superstructuur (laad- en losinstallaties, magazijnen).

Een ontwikkeling die de belangrijkste havens kenmerkt is het meer en meer natreven van polyvalentie. Naast de eigenlijke eigenschap houdt men zich ook bezig met opslag en distributie van goederen. Daarboven is er de ontwikkeling in de richting van commerciële en industriële functies. Zulke ontwikkeling heeft natuurlijk opnieuw belangrijke gevolgen voor de kostenstructuur. Het onderstreept eens te meer dat alles draait rond het minimeren van de vervoers-, behandelings- en stockagekosten over de globale logistieke keten.

In wat volgt gaan we dieper in op een aantal van de belangrijkste aspecten die de plaats van de Antwerpse haven binnen deze logistieke keten sterk determineren: de maritieme toegankelijkheid, de hinterlandverbindingen, de haveninfrastructuur, het havenbeheer en de rol van de overheid, de produktiviteit.
2.1 De maritieme toegankelijkheid

De toegankelijkheid van de Antwerpse haven is functie van de bevaarbaarheid van de Schelde. Die bevaarbaarheid hangt af van systematische baggerwerken om onder meer de drempels in het Scheur en de Westerschelde te verdiepen.

Op dit ogenblik varieert de diepgang, afhankelijk van het getij, van ongeveer 43’6” (13,26 m) tot ca 49’3” (15 m). Voor afvaart is een diepgang van 41’ (12,49 m) toegestaan. De uitvoering van het baggerprogramma 50’-48’-43’ moet het mogelijk maken een diepgang te bereiken van 50’ (15,25 m) voor opvaart in twee getijden, 48’ (14,65 m) voor opvaart in één getij en 42’8” (13 m) voor afvaart in één getij. Tegelijkertijd leidt het verdiepen van de drempels in de Westerschelde en het Scheur tot een vergroting van het waarvenster van de tijgebonden schepen, zodat de trafiek op de Schelde meer gespreid in de tijd kan verlopen. De verdieping tot 50 voet mag geen eindpunt zijn. Op langere termijn moeten schepen tot 52 voet, die trouwens op dit moment reeds door de Berendrechtshuis versat zouden kunnen worden, Antwerpen kunnen bereiken.

Probleem voor Antwerpen vormt echter het feit dat baggeren slechts kan mits Nederland dat toestaat. In het kader van de zogenaamde Waterverdragen koppelt Nederland de verdieping aan een aantal Schelde- en Maasproblemen, o.a. wat betreft de kwantiteit en kwaliteit van het Maaswater.

De aanpassing van de maritieme toegankelijkheid is nochtans levensnoozakelijk voor Antwerpen, al was het maar om zich aan te passen aan technische en vervoerseconomische evoluties in het scheepvaartgebeuren. Grotere schepen moeten de haven kunnen aanlopen, terwijl een verhoging van de niet aan getij onderworpen diepgang (thans 34’, wat tot 40’ zou opgevoerd worden) moet toelaten de haven ruimer toegankelijk te maken voor containerschepen, die meestal in een strak rotatieverband opereren. Ter illustratie: sinds 1985 liepen jaarlijks meer dan 100 zeeschepen met meer dan 100.000 ton laadvormen de Antwerpse haven aan. In 1988 waren er zelfs 130 (bron: Stad Antwerpen, Statistisch Jaarboek, 1989, p. 67).

2.2 De hinterlandverbindingen

We schreven reeds eerder dat de competitieve positie van havens moet beschouwd worden binnen de logistieke keten. Die competitiviteit wordt dan ook vaak beïnvloed door aansluitende schakels binnen die logistieke ketting.

Een typisch voorbeeld hiervan vormt het hinterlandvervoer, d.i. het vervoer van en naar het achterland door middel van de traditionele landvervoermodi: binnenvaart, spoor, wegvervoer, pijpleidingen. Voor een inlands gelegen zeehaven zoals Antwerpen is het van levensbelang dat eventuele hogere aanloopkosten van het zeevervoer wegens de grotere afstand tot de open zee meer dan gecompenseerd kunnen worden door lagere aan- en afvoerkosten naar het hinterland toe, wegens een centrale ligging en/of een betere bereikbaarheid.

Belangrijke vraag is dan hoe centraal een haven ligt voor zijn potentieel gebruikers, iets wat direct verbonden kan worden met de in het hinterland aanwezige consumptie- en productiecentra. In dit verband is de gunstige geografische ligging van Antwerpen ten opzichte van de meest geïndustrialiseerde gebieden van West-Europa algemeen bekend. Men mag zich daarbij echter niet blindsturen op een centraaliteitsindex louter gebaseerd op de kilometrische afstanden. Belangrijker zijn immers de tijdsafstanden. Een haven kan puur geografisch gezien zeer centraal liggen, maar ten gevolge van zware congestieproblemen kan het hinterlandvervoer worden gehinderd, met belangrijk tijd- en dus geldverlies als gevolg. Automatisch vertaalt zich dat in een verhoging van de gegeeneraliseerde kosten.


Het gaat hier wel degelijk om prognoses onder de hypothese van ongewijzigd (vervoer)beleid.

Voor het goederenvervoer ging in dezelfde studie de aandacht ook
vooral naar de mogelijke ontwikkelingen binnen het wegvervoer. Voor de Antwerpse regio werd daarbij een onderscheid gemaakt tussen het inkomend en uitgaand verkeer enerzijds, het nationaal en internationaal doorgaand verkeer anderzijds. Er werd steeds gewerkt met een groep van de belangrijkste stromen, wel met dien verstande dat de gebruikte NIS-statistieken geen havenstatistieken zijn.

Tabel 6
Groeiëffers van het goederenvervoer over de weg, regio Antwerpen (t.o.v. 1988)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Type vervoer</th>
<th>1995</th>
<th>2000</th>
<th>2010</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Natioenl vervoer</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Naar Antwerpen</td>
<td>+18,9%</td>
<td>+36,1%</td>
<td>+76,5%</td>
</tr>
<tr>
<td>Vanuit Antwerpen</td>
<td>+ 7,1%</td>
<td>+32,6%</td>
<td>+62,1%</td>
</tr>
<tr>
<td>Internationaal vervoer</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>West-Duitsland - Antwerpen</td>
<td>+27,4%</td>
<td>+52,2%</td>
<td>+108,6%</td>
</tr>
<tr>
<td>Doorgaand vervoer</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Naar Turnhout</td>
<td>+14,0%</td>
<td>+28,7%</td>
<td>+55,5%</td>
</tr>
<tr>
<td>Vanuit Turnhout</td>
<td>+21,4%</td>
<td>+42,2%</td>
<td>+81,4%</td>
</tr>
<tr>
<td>Naar Nederland</td>
<td>+27,2%</td>
<td>+49,4%</td>
<td>+94,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Vanuit Nederland</td>
<td>+17,6%</td>
<td>+35,2%</td>
<td>+70,4%</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Voor alle beschouwde types goederenvervoer krijgt men uitgesproken groeiëffers, met soms wel opmerkelijke verschillen. Daarenboven is het duidelijk dat de relatie een belangrijke rol speelt. Voor vervoer van en naar Turnhout kan een sterkere groei op de noord-zuidrelatie vastgesteld worden, terwijl er voor vervoer met Nederland een sterkere groei is op de zuid-noordas, dus richting Nederland.

Uit de bovenstaande prognoses blijkt wel dat voor wat de Antwerpse regio betreft, op die plaatsen waar zich nu reeds op bepaalde tijdstippen (de pickperioden) capaciteitsproblemen voordoen, de verwachte groei nog het grootst is. Concreet betekent dat ongetwijfeld een verstoring van de congestie, met de bijbehorende (verlengde) files.

Er dient dus dringend werk gemaakt te worden van het oplossen van de structurele congestie. Die oplossing zal moeten bestaan uit een combinatie van verschillende maatregelen, gaande van investeringen in nieuwe infrastructuur tot werken met het prijssysteem. Een typisch voorbeeld van een investering kan het project "IJzeren Rijn" zijn, d.i. een spoorverbinding tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied die korter, gemakkelijker en dus in termen van kosten mogelijk goedkopere is dan de tot dusver door de NMBS gebruikte Montzen-lijn.

2.3 Haveninfrastructuur

De haveninfra- en superstructuur heeft een directe invloed op de afhandeling van de scheepvaart, en dus ook op de bijbehorende kosten. Tabel 7 geeft voor de drie belangrijkste Belgische zeehaven voor 1990 een overzicht van de aanwezige infra- en superstructuur. De schaalverschillen spreken voor zich.

Tabel 7
Infra- en superstructuur (1990)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Haven</th>
<th>Oppervlakte van de bakkers (ha)</th>
<th>Lengte van de kade (km)</th>
<th>Aantal kranen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Antwerpe1</td>
<td>1.788</td>
<td>125,0</td>
<td>141</td>
</tr>
<tr>
<td>Gent</td>
<td>325</td>
<td>20,2</td>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>Brugge-Zeebrugge</td>
<td>981</td>
<td>8,9</td>
<td>19</td>
</tr>
</tbody>
</table>

1 Cijfers voor 1989
2 Inbegrepen: lading, containers, scheepshalinstallaties, elektrische kranen, graanmachines, droogdrieven, bakken

Bron: Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Statistische gegevens, 1991, op basis van gegevens van de havenzaken

De havens moeten zich voor wat betreft de infra- en superstructuur continu aanpassen aan nieuwe ontwikkelingen in het scheepvaartgebeuren. Een van die ontwikkelingen betreft onder meer de explosieve groei van het containervervoer. De eerste Schelde-containerterminal bleek direct succesvol te zijn. Nu ligt de vraag voor om een tweede containerterminal op de Schelde te bouwen.

Wegens de schaarste aan investeringsmiddelen moeten andere projecten mogelijk langer in de tijd gespreid worden. Uiteindelijk moet inzake de infrastructuur elke investering onderzocht worden op haar kosten en baten, en moet de uiteindelijke beslissing functie zijn van onder
meer de interne opbrengstvoet. Die projecten met het hoogste verwachte rendement moeten het eerst worden uitgevoerd. Mogelijk betekent dit, bij prioriteit voor de tweede Schelde-containerterminal, lichte vertraging voor andere projecten.

2.4 Het havenbeheer en de rol van de overheid

In België kent men tot dusver voor het beheer van de haven verschillende bestuursvormen, gaande van de gemeentelijke haven over de gemeentelijke regio tot de autonome haven (zie hiervoor o.m. Suykens, 1982, p. 77 e.v.). Gemeentelijke havens behoren in eigendom toe aan de stad of gemeente die ook het beheer en de exploitatie verzorgt. De haven heeft geen eigen juridisch statuut, terwijl de exploitatie geschiedt op grond van de gemeentewet. Een autonome haven zoals Zeebrugge, daarentegen, wordt beheerd door een instelling van openbaar nut, een NV met participatie van onder meer het Rijk en de stad Brugge. Het havenbeheer geschiedt op basis van de statuten van de maatschappij.

Het behoeft geen betoog dat een zuldanig groot verschil in havenbeheer de havencompetitiviteit en dus ook de concurrentie beïnvloedt. Allereerst is er het effect op de efficiëntie, onder meer als gevolg van een meer zelfstandige en soepele werking, een snellere besluitvorming enz.

Daarnaast zijn er de verschillen op strategisch vlak. Een haven waar de nationale of gewestelijke overheid een groter rechtstreeks belang in heeft riskeert bevooroordeeld te worden wat financiering en subsidiering betreft. Vandaar het steeds weerkerende betoog dat overheidsstussen, konst niet tot gevolg mag hebben dat sommige havens bepaalde kosten niet, of niet in dezelfde mate, moeten verhalen op de goederenoverslag.

Inzake de problematiek van het havenbestuur komt er wel beweging in de zaak, zowel op het niveau van de Vlaamse Havencommissie als binnen de Antwerpse context. Concreet wordt de vraag gesteld naar een autonome bestuursvorm op korte termijn, die dan bij voorkeur van dezelfde vorm is voor alle havens. Vereisten zijn een eigen rechtspersoonlijkheid, gekoppeld aan zoveel mogelijk autonomie inzake management, financiële besluitvorming en personeelszaken.

Op het ogenblik dat men deze uniforme vorm van havenbestuur kan realiseren, zal ook de discussie stilvallen met betrekking tot een ongelijk overheidsbehandeling, die mogelijk leidt tot een trafiekafvaling door concurrentievakings.

2.5 Produktiviteit en prijsetsetting

Havenproductiviteit wordt gedetermineerd door een samenspel van factoren, zowel kwantitatieve (oppervlakte van de terminal, capaciteit van de laad- en losinfrastructuur, stockagecapaciteit, ...) als kwalitatieve (snellheid, professionele kennis, nauwkeurigheid, ...).

Het beschikbare empirisch materiaal betreffende productiviteit is schaars. Wel gaat een recente studie van Marconsult (1991) in op de productiviteit en de behandelingskosten van containers voor de belangrijkste Europese havens. Het empirisch werk betreft de eerste vier maanden van 1990. De kostcijfers moeten geïnterpreteerd worden vanuit het gezichtspunt van de havengebruikers, d.w.z. dat het gaat om prijzen toegepast door de terminaloperators.

Tabel 8 geeft een overzicht van de behandeling productiviteit van containers voor enkele Europese havens. Opvallend is wel de hoge productiviteit van de havens in de range Hamburg - Le Havre vergeleken met die van de Middellandse-Zeehavens.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Haven</th>
<th>Aantal behandelde containers per portier per uur</th>
<th>Aantal behandelde containers per portier per shift</th>
<th>Kosten per container</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Antwerpen</td>
<td>30</td>
<td>160</td>
<td>220</td>
</tr>
<tr>
<td>Rotterdam</td>
<td>30</td>
<td>150</td>
<td>220</td>
</tr>
<tr>
<td>Hamburg</td>
<td>25</td>
<td>120</td>
<td>150</td>
</tr>
<tr>
<td>Le Havre</td>
<td>22</td>
<td>150</td>
<td>150</td>
</tr>
<tr>
<td>Marseille</td>
<td>22</td>
<td>150</td>
<td>150</td>
</tr>
<tr>
<td>Venedig</td>
<td>20</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>Genoa</td>
<td>15</td>
<td>90</td>
<td>90</td>
</tr>
<tr>
<td>Triëste</td>
<td>15</td>
<td>90</td>
<td>90</td>
</tr>
<tr>
<td>Napels</td>
<td>14</td>
<td>80</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>Praeaus</td>
<td>12</td>
<td>70</td>
<td>70</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Bron: Marconsult (1991)
Een verschillende produktiviteit vertaalt zich, weliswaar in samenspel met andere beïnvloedende factoren, onmiddellijk in verschillende behandelingskosten. Tabel 9 geeft voor dezelfde havens, in opklimmende volgorde, de totale kostenindex (scheeps- + behandelingskosten, voor elke reis en container).

**Tabel 9**
**Behandelingskosten voor containers**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Haven</th>
<th>Totale kostenindex</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Antwerpen</td>
<td>125</td>
</tr>
<tr>
<td>Rotterdam</td>
<td>155</td>
</tr>
<tr>
<td>Le Havre</td>
<td>173</td>
</tr>
<tr>
<td>Piraeus (export)</td>
<td>187</td>
</tr>
<tr>
<td>Marseille</td>
<td>188</td>
</tr>
<tr>
<td>Hamburg</td>
<td>188</td>
</tr>
<tr>
<td>Nápoli</td>
<td>225</td>
</tr>
<tr>
<td>Venetië</td>
<td>269</td>
</tr>
<tr>
<td>Trieste</td>
<td>268</td>
</tr>
<tr>
<td>Genua</td>
<td>270</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Bron: Marconsult (1991)

Uit tabel 9 blijkt dat havens uit eenzelfde range qua prijzeneteling niet zo ver uit elkaar liggen. Antwerpen blijkt wel het produktiefst en dus het goedkoopst te zijn, Hamburg daarentegen is relatief duur. Tussen de ranges zijn er wel opmerkelijke verschillen.

Niettegenstaande het partikel karakter – het gaat inderdaad slechts om één type goederenstroom (containers) – geeft het bovenstaand empirisch materiaal wel een indicatie van de verschillen in produktiviteit en behandelingskosten tussen de verschillende havens.

Ter afsluiting van de bovenstaande doorzichting met betrekking tot de determinerende factoren van havenconcurrentie dienen nog een aantal bedenkingen te worden geformuleerd. Allereerst is het zo dat de uit-eindelijke concurrentiële positie van een haven beïnvloed wordt door de prijszetting en dienstverlening van de privé-havenbedrijven zoals goederenbehandelers, expediteurs, agenten enz. Daarbij komen dan nog de loods- en sleepdiensten en de overige dienstverlenende bedrijven (b.v. scheepsherstellen). Slechts in de mate dat de bovengenoemde competitieve voordelen (hinderlandverbindingen, produktiviteit,...) ook effectief aan de cliënteel worden doorgerekend, zal de reële competitieve positie van de haven effectief uit de marktaandelen blijven.

Het spreekt vanzelf dat nog andere factoren van belang zijn, b.v. de schaalgrootte en de kans op een retourvracht. Een haven behoeft een voldoende schaalgrootte, omdat slechts in die omstandigheden schaal- en dus kostenvoordelen gerealiseerd kunnen worden. Verder opmerken reden bij de havenkeuze in eerste instantie voor die havens waar goederen zowel geladen als gelost kunnen worden, een gegeven dat zich trouwens in lagere kosten en dus lagere tarieven per verhandelde ton zal vertalen.

3 De toekomst van de Antwerpse haven

We schreven reeds eerder dat de toekomst van de Antwerpse haven, en dus voor een groot deel ook van de Antwerpse regio, functioneel zal zijn van de toekomstige competitiviteit van diezelfde haven. In het overzicht van de belangrijkste determinerende factoren van havencompetitiviteit werd dan ook reeds naar de mogelijke toekomstige ontwikkeling gekeken.

Op dit ogenblik bestaat er nog geen (econometrisch) model dat de toekomstige stromen via de Antwerpse haven in functie van een aantal scenario’s en strategieën kan simuleren of voorspellen. Daarom beperken we ons hier tot wat er beschikbaar is aan toekomstvoorzichten.


We blijven daarom even stilstaan bij prognoses van het Antwerps Havenbedrijf zelf. Daarbij werd uitgegaan van een algemene trafiekingroei voor het maritieme goederenverkeer, waarvan andere prognoses inzake scheepsvaartverkeer werden gekoppeld. Het gaat om een gemiddelde variant: een beperkte algemene groei van de economie, gekoppeld aan, globaal gezien, een ongewijzigde concurrentiekragh van de haven.
Tabel 10
Prognose voor de globale trafiek van Antwerpen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Jaar</th>
<th>Miljoen ton</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1990</td>
<td>101,4</td>
</tr>
<tr>
<td>1995</td>
<td>114,2</td>
</tr>
<tr>
<td>2000</td>
<td>127,0</td>
</tr>
<tr>
<td>2005</td>
<td>139,8</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>152,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Bron: Havenbedrijf Antwerpen (1991)

Voor de totale goederentrafiek komt men voor het prognosejaar 2010 tot een totale goederentrafiek van 152,5 miljoen ton. Vertrekkend van een trafiekniveau van 101,4 miljoen ton in 1990 gaat het om een vrij beperkte groei met gemiddeld 2,2 % per jaar, of dus ongeveer 52 % over 20 jaar. Dit is een lage groei indien men vergelijkt met groeicijfers uit het verleden voor een even lange periode.


Het is ook belangrijk om een inzicht te hebben in de verschillende ontwikkeling per goederengroep. Tabel 11 geeft vrij geaggregeerde prognoses richting 2010 voor de belangrijkste goederentypen. Daarbij wordt wel al rekening gehouden met een aantal te verwachten ontwikkelingen: voor vloethaar massa goed de inplanting van nieuwe chemische bedrijven; voor stukgoed de verbeterde Antwerpse concurrentiepositie ten gevolge van de nieuwe Schelde-containerterminal, alsmede de in Antwerpen nog relatief lage graad van containerisatie; de sterke ontwikkelingsmogelijkheden voor gespecialiseerde commodity-trafieken op de Linkeroever.

Tabel 11
Prognoses voor het goederenvervoer per type (jaar 2010)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Type goederenvervoer</th>
<th>Miljoen ton</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vloethaar massa goed</td>
<td>35,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Droog massa goed</td>
<td>40,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Stukgoed</td>
<td>77,3</td>
</tr>
<tr>
<td>waarvan: container</td>
<td>35,0</td>
</tr>
<tr>
<td>RoRo</td>
<td>9,5</td>
</tr>
<tr>
<td>ander stukgoed</td>
<td>33,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Bron: Havenbedrijf Antwerpen (1991)

In een vorige fase dient een conversie te gebeuren van de te behandelen tonnage naar het aantal scheepsbewegingen. In dit verband kan verwacht worden dat het aantal schepen ongeveer constant zal blijven omdat steeds grotere schepen zullen worden ingezet. Door de verdieping van de Schelde zullen grotere bulkcarriers (d.w.z. schepen met diepgang tot 52 voet of 15,85 m) verwerkt kunnen worden.

Opnieuw dient benadrukt te worden dat de bovenstaande prognose correct geïnterpreteerd moet worden, al was het maar vanwege het simultaan karakter van bepaalde ontwikkelingen. De toekomstige haventrafiek zal gevolgen hebben voor de nood aan infrastructuur, de nood aan havengronden en industrieterreinen enz. Anderzijds zal dit soort factoren ook invloed uitoefenen op de relatieve competitiviteit van de haven, en dus ook op de toekomstige haventrafiek.

Besluit

Eén zaak staat onomstotelijk vast: de Antwerpse haven, en dus ook de regio die er levenskracht uit put, heeft toekomst. Voor een aantal factoren die de havenconcurrentie rechtstreeks beïnvloeden, zoals de produktiviteit en de verbindingen met het hinterland, heeft Antwerpen nu reeds een competitief voordeel op de belangrijkste concurrenten. Alle stappen moeten gezet worden om dat voordeel minstens te behouden.

Aan de positieve beïnvloeding van een aantal andere gevoelige factoren wordt systematisch verder gewerkt. Een verbeterde maritiem toegankelijkheid en aanpassingen van de haveninfrastructuur aan nieuwe ontwikkelingen zullen zich automatisch vertalen in een verbetering van de concurrentiële positie.
Zelfs onder uitermate voorzichtige hypotheses krijgen we voor het volgende decennium reeds een belangrijke groei van de Antwerpse haventrafic. De haven zal dus verder, zoals in het verleden, voor de regio een motorfunctie blijven vervullen. De haven is op datzelfde ogenblik wel te belangrijk om er geen gelegenheid beleidsinstrumenten voor op te zetten, waarbij op elk moment het effect kan worden ingeschat van zich wijzende factoren.

Bibliografie


KREDIEFABRIK, 1986, Rendabiliteit van de havenbedrijven: de hapering van 1985, Krediebank, Brussel.

MACCONCULT, 1991, Container Handling Costs and Organization at the Main European Ports, Marconkult, Napels.


SUYKENS, F., 1986, “Ports should be efficient (even when this means that some of them are subsidized)”, Maritime Policy and Management, p. 105-126.


Abstract

The Port of Antwerp and its Significance for the Economic Position of the City

The future economic position of Antwerp will be a function of the future development of its port. Antwerp already has a competitive advantage compared to many of the important competitors. Even under very conservative hypotheses we get an important growth of the Antwerp port traffic for the next decade. An improved maritime accessibility and an adjustment of port infrastructure towards new developments will automatically create an improvement of that competitiveness.