

noord natie

noord natie s.v.
havenbedrijf noord natie n.v.

stadswaag 7-8
2000 antwerp
belgium
tel.: 03/232.99.40
telex: 31677

capital and heavy unit terminal - tank installations - cold stores - fruit terminal
general cargo and ro-ro terminal - sugar terminal and bagging installation
stevedoring - forwarding - warehousing

OVER HAVENS EN STEDEN

Fernand SUYKENS

Fernand Suykens is docent haveneconomie (Universiteit Antwerpen - UFSIA). Zijn hoofdbetrekking is Directeur-Generaal van het Havenbedrijf te Antwerpen. Hij werd benoemd tot titelvoerend lid van de Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen en tot geassocieerd lid van de Koninklijke Marine Academie.

Samenvatting

De haven ligt aan de basis van de welvaart, de groei en de bloei van heel wat havensteden. Om diverse redenen expandeerden deze havens echter buiten de traditionele kernstad.

De fysieke scheiding tussen stad en haven vergt inspanningen van de havenbeheerders om de bevolking nader bij het havengebeuren te betrekken teneinde ze te overtuigen van het belang van de haven voor de regio.

Inleiding

«But every coastal town did not become a city, nor did communities exist wherever there was a good harbour, nor did every port city have a good harbour: there are mysteries about why men have chosen to live in cities, to occupy certain sites, and to link their destinies to the movements of ships, that cannot be entirely explained by economic, social and political events.» (Konvitz, 1978).

Zonder twijfel mag gesteld worden dat er een wel zeer bijzonder spanningsveld bestaat tussen havens en de steden die in de nabijheid ervan ontstonden.

I. DE GROEI VAN EEN HAVENSTAD

Inderdaad, havens zijn meer dan plaatsen waar goederen van verkeersmiddel veranderen. Zoals uitvoerig betoogd door o.m. W. Alonso in zijn «Location Theory», is het zeer dikwijls aangewezen dat de grondstoffen er verwerkt worden vooraleer met een ander verkeersmiddel verder te worden vervoerd (Alonso, 1964). Graan wordt per zeeschip aangevoerd en tot bloem gemalen alvorens naar de consumentenmarkt verzonden te worden. Ruwe olie wordt er geraffineerd voor de binnenlandse afzet. Slachtdieren worden per spoor uit de pampa's naar Buenos Aires of uit de prairies naar Chicago gebracht om er te worden geslacht en verwerkt voor export.

Het is dan ook niet te verwonderen dat de transportknooppunten, die zeehavens zijn, geleidelijk aan uitgroeiden tot industrieconcentra, bevolkingsconcentraties en verstedelijkte gebieden. Nieuwe ideeën en goederen komen er toe vanuit overzee en geven aan deze havensteden hun eigen karakter.

Vanzelfsprekend begint dit alles met de haven, maar bereiken de steden na enkele tijd een periode van «self sustained growth»; de ter plaatse aanwezige afzet of beschikbare arbeidskrachten gaan een veelvoud van andere activiteiten op commercieel of industrieel gebied aantrekken. Zoals in alle grote steden stijgt de dienstensector naarmate de bevolking toeneemt.

Zo gezien ligt de haven aan de basis van de groei en bloei van heel wat wereldsteden zoals Tokio, New York, Shanghai, Buenos Aires, Londen, Los Angeles, Calcutta, Bombay, Djakarta, Leningrad, Rio de Janeiro of Hong Kong, maar ook van middelgrote steden zoals Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen.

Sommige van deze havensteden zijn (of waren ooit) hoofdsteden van het land. In ontwikkelingslanden sloop de westerse economische ontwikkeling meestal via de zeehavens het land binnen en spreidde zich soms als een kankergezwell vanuit de havensteden verder uit. De geografie van vele landen had bijvoorbeeld tot gevolg dat in Japan de helft van de bevolking langsheen de kustlijn woont en dat 60% van de industriële produktie daar gevestigd is. Van de tien grootste steden van Japan, die een bevolking hebben van meer dan 1 miljoen inwoners, zijn er slechts twee die niet over een eigen haven beschikken.

In de Verenigde Staten woont 53% van de bevolking op minder dan 80 km van de kustlijn (Grote Meren inbegrepen) en ongeveer 50% van de totale investeringen in de nijverheid kwam tot stand in «water oriented sites».

Ook voor Europa kunnen soortgelijke gegevens worden samengebracht. Bekend is de uitdrukking van Prof. Vigarié «que l'Europe devient ripuaire».

II. STRUCTUURWIJZIGING IN DE HAVENSECTOR

Na de tweede wereldoorlog hebben zich in de zeescheepvaart in de zeehavens enkele ingrijpende wijzigingen voorgedaan, die een diepgaande invloed hebben op de historische band tussen havens en steden.

Vooreerst was er de *schaalvergroting* in het zeetransport. Nooit voorheen heeft de wereld, na Bretton Woods of de Gatt-overeenkomsten, een dergelijke periode van vrijhandel gekend als na de tweede wereldoorlog.

Nieuwe energiebronnen kwamen beschikbaar en petroleum beïnvloedde niet enkel de nijverheid, maar ook het leven van ieder van ons. Ondersteund eerst door de wederopbouw van Europa, nadien door de Europese integratie en door een verdubbeling van het goederenverkeer om de tien jaar, steeg het verkeer in de meeste Europese havens in een mate die niemand vóór of onmiddellijk na de tweede wereldoorlog mogelijk zou hebben geacht. De haven van Antwerpen werd in het kader van het tienjarenplan uitgebreid tot aan de Nederlandse grens op de rechteroever en ook op de linkeroever werd begonnen met een grootschalige havenuitbouw.

In bijna alle landen ter wereld kenden de havens een expansie die zeer ruimtebehoevend was en ontwikkelden de installaties zich buiten de traditionele zones nabij de kernsteden waar de haven destijds ontstond.

Er is echter meer: de schaalvergroting inzake de te vervoeren hoeveelheden had tot gevolg dat er, wanneer homogene ladingsstromen beschikbaar waren, *steeds grotere eenheden* in de vaart gebracht werden. Dieperstekende schepen hadden tot gevolg dat estuaire havens hun uitbreiding zochten dichter bij de zee, zoals Londen in Tilbury docks, Rotterdam in Europoort en de Maasvlakte, of Antwerpen in het poldergebied nabij Zandvliet, Berendrecht en Lillo.

Golfhavens waren soms verplicht uit te wijken naar naburige vestigingsplaatsen zoals Marseille naar Fos, Venetië naar Marghera, Genua naar Voltri, Napels naar Bagnoli of Le Havre naar Antifer. Bekend is ook de grote verplaatsing van de haven in New York van Manhattan naar Port Elisabeth.

In ontwikkelingslanden werden uit het niets volledig nieuwe havens gebouwd zoals Tin Kan Island nabij Lagos of de nieuwe havens van Yambu en Djeddah in Saoedi-Arabië.

In Japan werden heuvels en bergen afgegraven om in de baai nieuwe haven terreinen tot stand te brengen met voldoende diepte en tevens de vereiste ruimte.

Bij dit alles moet nog de *structuurwijziging in de zeescheepvaart* gevoegd worden, die wordt gesymboliseerd door de container. Waar destijds aan de Scheldekaaien een terreindiepte van 60 m volstond en tussen de twee wereldoorlogen een terreindiepte van 100 m werd voorzien, werd deze afstand op 400 m gebracht aan de zuidkant van het Churchilldok en 800 m omheen het Delwaidedok. Voor een scheepslengte van 250 m kwam daar 20 ha als opslagterrein beschikbaar. Deze oppervlakten konden niet gevonden worden nabij de oude stadskern, die dikwijls ook de oude havenkern was.

Verwant met dit fenomeen is ook dat van de *distributiefunctie*. Waar in de middeleeuwen de schepen toekwamen wanneer God en de winden dat wilden toelaten, werd de discontinuïteit tussen de onregelmatige aanvoer en de continue verdeling naar het achterland opgevangen door de handelondernemingen en de pakhuizen die we nog terugvinden in de oude havensteden.

Op dit ogenblik ontstaat een nieuwe discontinuïteit door de grotere en gespecialiseerde schepen die worden ingezet: 100.000 ton steenkolen kunnen niet meteen in rechtstreekse overslag met ca. 100 binnenschepen of volle treinladingen afgevoerd worden naar de elektriciteitscentrale, die deze hoeveelheden niet meteen kan ontvangen. De goederen worden in de haven gestockeerd en naargelang van de behoeften naar de consu-

ment afgevoerd. Grote «car-carriers», die tot 6.500 Japanse wagens aanvoeren, kunnen deze lading niet meteen verzenden naar de betrokken dealers, die hiervoor geen plaats hebben. De haven moet de discontinuïteit tussen massale aanvoer om technische redenen en de regelmatige afvoer om commerciële redenen kunnen opvangen en dit vergt veel ruimte.

Voegen we hier nog aan toe dat buitenlandse ondernemingen, bijv. uit de Verenigde Staten of Japan, maar ook uit andere overzeese landen, in of in de nabijheid van de haven *stockagecentra* wensen tot stand te brengen, van waaruit in het perspectief van «physical distribution» de klant onmiddellijk kan beleverd worden.

Van het allergrootste belang voor de havenontwikkeling na de tweede wereldoorlog was zonder twijfel *de industrialisatie*. De zeehavens waren immers de nieuwe vindplaatsen van de overzeese grondstoffen geworden, o.m. petroleum, maar ook ertsen, kolen, fosfaten enz. Deze trek van de nijverheid naar de zee had bijv. tot gevolg dat in Antwerpen meer dan 3.000 ha aan de nijverheid werd uitgegeven. Deze stelt meer dan 30.000 personen te werk en heeft zowat 250 miljard fr. geïnvesteerd. Het gaat hier vooral om raffinaderijen, scheikundige bedrijven, automontage-ondernemingen enz. In andere havens (Gent, Duinkerken, Marseille) vinden we hoogovens. Voor deze nieuwe MIDAS (Maritime Industrial Development Areas), die wij zowat overal in Europa terugvinden, moeten terreinen gezocht worden op een zekere afstand van de stadscentra. De band tussen haven en stad werd daardoor dus zwakker.

Bij dit alles komt nog de *Europese integratie*. Daar de grenzen vervagen stijgt het aandeel van het transitverkeer (d.w.z. het verkeer dat niet uit de BLEU herkomstig of ervoor bestemd is) steeds vlugger. De zeer sterke band tussen nationale nijverheid en nationale haven wordt enigszins zwakker en in de haven ziet men steeds meer buitenlandse vrachtwagens, binnenschepen en spoorwagens. Geleidelijk aan wordt het basisverkeer van de haven, dat vroeger een nationale herkomst of bestemming had, steeds meer het internationaal transitverkeer.

Tabel 1: Ontwikkeling van het transitverkeer in de haven van Antwerpen
(in 1.000 ton)

met	1953	1963	1973	1983	1984	1985	1986
Duitsland	2.606	3.341	9.052	10.316	12.444	12.186	13.678
Frankrijk	2.696	3.319	5.347	6.684	8.300	8.706	9.150
Nederland	408	751	1.713	2.953	2.851	3.248	3.197
Groot-Brittannië	365	872	1.513	3.953	3.828	4.342	4.226
Zwitserland	840	404	632	1.695	1.808	1.640	2.096
Italië	291	313	392	639	767	439	857

III. DE ZWAKKERE BAND TUSSEN STAD EN HAVEN

Uit het vorige hoofdstuk bleek in welke mate havens terreinintensief geworden zijn, én door de expansie van het verkeer, én door de nieuwe goederenbehandelingstechnieken, én door de toenemende distributiefunctie of industrialisatie.

Deze oppervlakten konden niet in de oude haven of in de nabijheid hiervan gevonden worden. De haven groeide buiten de stad en kwam soms op vrij grote afstand van de oude kern tot ontwikkeling. Vroeger zag elke inwoner aan de Scheldekaaien te Antwerpen of vanaf de Maasboulevard te Rotterdam het scheepvaartgebeuren. Thans zijn er heel wat inwoners in de moderne grootstad die nooit visueel met de haven in contact komen. In Rotterdam werd vóór de uitgang van het Centraal Station de brug van een tanker opgericht, zodat wie in de Maasstad toekomt, meteen zou beseffen dat hij in een havenstad is. In Antwerpen worden thans elk jaar opendeurdagen in de haven ingericht met het doel de bevolking in de haven te brengen en beter bewust te maken van wat daar gebeurt (of wordt gebouwd, zoals o.m. de Berendrechtsluis).

Het doel van dit alles is de «community attitude» van de bevolking tegenover de haven te verbeteren. Zoals Pinder heeft aangetoond, kan de houding van de bevolking tegenover de haven soms een werkelijk limiterende factor worden voor de verdere groei van de haven (cfr. de bouw van een staalfabriek of een LPG-terminal in Rotterdam of de vestiging van Progil in Amsterdam) (Hoyle & Pinder, 1981).

Er is echter meer: door de mechanisatie van de goederenbehandeling en de structuurwijziging in de zeescheepvaart daalt het aantal havenarbeiders.

Tabel 2: Aantal havenarbeiders te Antwerpen

1965	± 14.500
1975	± 12.500
1987	± 9.000

Vanzelfsprekend stijgt de globale tewerkstelling in de haven ten gevolge van de industrialisatie, de toename van de distributiefunctie enz. Deze industrie- of magazijnarbeiders hebben echter niet de traditionele mentaliteit van de dokker met zijn gevoel van onafhankelijkheid, maar ook met zijn onregelmatige tewerkstelling of losse binding met een bepaalde werkgever. Zij voelen zich in de eerste plaats industrie- of transportgebonden en niet havengebonden. Prof. Vigarié spreekt in dit verband over de gewijzigde havensociologie of -ecologie (Vigarié, 1983, blz. 106).

Een ander niet te onderschatten aspect is de herstructurering van de oude havengebieden. Soms tracht men (en kan men) deze aanpassen aan de nieuwe vereisten van het verkeer (zoals bijv. in Gent). In vele gevallen evenwel zijn de waterdiepten te klein, de bruggeulen te smal, de toegangswegen onaangepast enz., terwijl de stad wenst verder uit te deinen met haar nieuwe kantoor-, winkel- of woningcomplexen, behoeften aan groen, parkeergelegenheid enz. in het perspectief van de stadskernvernieuwing. Typisch in dit verband zijn de Scheldekaaien te Antwerpen.

Vooraf in de Angelsaksische landen werden de havenbesturen veeleer projectontwikkelaars voor de buiten bedrijf gestelde oude installaties dan gewone havenbeheerders. Denk even aan het Docklands-project in Londen, de Ocean Village in Southampton, het World Trade Center in New York, het Renaissance Centre in Detroit of de mooie havenpromenade in Baltimore en de Fishermen's Wharf in San Francisco.

Soms lukt het door deze marina's of andere semi-havengerichte projecten de bevolking opnieuw naar de havenkant te lokken en te vermijden dat deze overblijfselen van de eerste industriële revolutie al te zeer het verval zouden uitstralen. Treffend is wat Jane Jacobs hierover zegt in haar boek «The Death and Life of Great American Cities»: «Waterfronts, too, can be made to act more like seams than they ordinarily do today! The usual form of rescue for a decayed waterfront vacuum is to replace it with a park, which in turn becomes a border element usually appallingly underused as might be expected and this moves the vacuum effect inland. The only way, I think, to combat vacuums in these cases is to rely on extraordinarily strong counterforces close by. This means that population concentrations ought to be made deliberately high (and diverse) near borders... That potential street use extremely fluid and that mixtures of primary uses should be abundant.» (Jacobs, blz. 268).

IV. BELANG VAN DE HAVEN VOOR DE GEMEENSCHAP

Wanneer de band tussen haven en stad verzwakt, wanneer het aandeel van het transitverkeer dat van het nationaal verkeer benadert, ontstaat vanzelfsprekend de behoefte bij de bevolking (en bij de politici die hen vertegenwoordigen) om een duidelijker inzicht te krijgen in het belang van deze haven voor de gemeenschap.

Traditioneel hebben de havens steeds hun omvang en groei aangetoond aan de hand van de ontwikkeling van hun havenverkeer.

Tabel 3: Scheepvaartverkeer in de haven van Antwerpen

Jaar	Aantal schepen	Tonnenmaat in BNT resp. BRT	Gemiddelde tonnenmaat
1938	11.762	24.144.705 BNT	2.053
1953	13.010	30.460.332 BNT	2.341
1963	17.856	52.276.067 BNT	2.928
1983	16.214	108.991.764	6.722
1984	16.802	116.829.141	6.953
1985	16.420	119.631.146	7.285
1986	16.446	126.982.286	7.721

Het zal de lezer meteen duidelijk zijn dat gegevens over het scheepvaartverkeer wel belangrijk zijn voor een havenbestuur, daar zij de inkomsten aan havenrechten beïnvloeden, maar dat zij niet al te veel zeggen omtrent de economische betekenis van een haven en de toegevoegde waarde die er ontstaat. Van groter belang is het goederenverkeer.

Tabel 4: Goederenverkeer ter zee in de haven van Antwerpen

Jaar	in 1.000 ton
1938	23.579
1953	28.183
1963	46.600
1973	72.296
1983	80.322
1984	90.338
1985	86.246
1986	90.200

Ook het globaal goederenverkeer zegt niet alles, want het verbergt een veelheid van uiteenlopende trafieken. Men neemt meestal aan dat 1 ton stukgoed inzake toegevoegde waarde overeenstemt met 3 tot 5 ton droog massagoed en met 12 tot 15 ton olie of andere vloeibare lading. Dit argument wordt niet ten onrechte gehanteerd in Antwerpen, waar jaarlijks ca. 37 miljoen ton stukgoed wordt behandeld.

Stukgoed is echter ook een ruim begrip. Vandaar dat men ooit in Le Havre en Rouen – twee concurrerende Franse havens – getracht heeft de toegevoegde waarde in «kolenequivalenten» uit te drukken. Dit gaf het volgende resultaat:

fruit - lossing	16 x
glas - lading	8 x
veevoeder - lossing	7 x
hout - lossing	6 x
kunstmeststoffen - lading	6 x
staal - lading	5 x
papier - lossing	4 x
textielvezels - lossing	4 x
graan - lossing	2 x
scheikundige produkten - lading	1,5 x
cement - lading	1,5 x
ertsen - lossing	1 x
kolen - lossing	1 x
olie - lading	0,35 x
olie - lossing	0,3 x

Bron: *Le Havre et Rouen, création d'un indice mensuel pondéré des quantités traitées par les ports maritimes*, Ed. Institut National de la Statistique et des Études Économiques, Direction Régionale de Rouen. Chiffres et résultats n° 2-1974.

In Groot-Brittannië geeft men er de voorkeur aan de havens te vergelijken op basis van de waarde van de er behandelde goederen en ook in de Verenigde Staten komt men deze benadering tegen. Het idee achter deze zienswijze is dat goederen, naarmate ze hoogwaardiger zijn, hogere behandelings- en expeditiekosten kunnen (en zullen) dragen.

Deze zienswijze geeft voor Groot-Brittannië het volgend overzicht:

Tabel 5: De 12 belangrijkste Britse havens, gerangschikt volgens de waarde van de er behandelde goederen

1966		1985	
Haven	£ m.	Haven	£ m.
1. Londen	3.476	1. Dover	21.019,6
2. Liverpool	1.964	2. Felixstowe	15.630,5
3. Hull	608	3. Londen	9.801,9
4. Manchester	411	4. Harwich	5.905,2
5. Southampton	335	5. Southampton	4.886,5
6. Glasgow	313	6. Liverpool	4.517,6
7. Harwich	287	7. Immingham	4.486,5
8. Bristol	233	8. Hull	4.193,9
9. Dover	199	9. Medway	3.912,4
10. Immingham	156	10. Ipswich	3.250,4
11. Middlesborough	127	11. Tees	3.194,4
12. Felixstowe	127	12. Portsmouth	2.064,6

Bron: Port of Dover Authority, Presentation at Vigo-Spain.

Alhoewel deze cijfers een indrukwekkend inzicht geven in de (r)evolutie van het verkeer in de Britse havens, kan men er toch aan twifelen of de waarde van de goederen wel een goede waardemeter is voor de toegevoegde waarde, vooral wanneer het grootste gedeelte van het goederenverkeer bestaat uit eenheidslading, zoals containers en ro-ro verkeer, die op een weinig arbeidsintensieve wijze van of aan boord wordt gebracht.

Een andere benadering is die van de *douaneontvangsten*. Men plaatst dan de inkomsten van de overheid inzake invoerrechten tegenover de uitgaven van dezelfde overheid inzake havenuitbouw of de verbetering van de maritieme toegangsweg.

De historische achtergrond in de Verenigde Staten is dat, toen de federale regering ontstond, deze (ook om militaire redenen) de verantwoordelijkheid kreeg inzake de toegang tot de havens (Coast Guard en US Army Corps of Engineers). De diverse staten mochten echter vanaf hetzelfde ogenblik geen invoerrechten meer heffen.

Tabel 6: Douaneontvangsten in de havens van de Verenigde Staten

District	FY 1982	FY 1983
New York	\$ 415.431.574	\$ 374.236.983
Los Angeles	405.725.568	344.742.068
J.F.K. Airport	249.982.602	253.489.159
Houston	169.006.020	90.560.459
San Francisco	137.270.082	129.105.807
Detroit	122.346.999	103.825.707
Seattle	111.468.409	91.755.380
Chicago	92.490.975	86.932.668
Philadelphia	87.098.905	80.466.787
New Orleans	86.892.788	54.391.416
Boston	79.318.419	91.677.934
Tampa	79.081.709	77.789.452
Baltimore	76.616.431	69.282.064
Savannah	53.232.381	51.604.657
Buffalo	45.579.530	n/a

Bron: US Customs Collections, AAPA Advisory, Washington.

Het is typisch te noteren dat de luchthaven J.F.K. reeds zeer veel zeehavens overtreft.

Toen recent in de Verenigde Staten «port user charges» werden ingevoerd, nam men als basis hiervoor ook de waarde van de ingevoerde goederen.

Ook in Israël is een deel van de inkomsten van het havenbestuur gebaseerd op een invoerrecht van 2% ad valorem op de goederen die via de zeehavens worden aangevoerd.

Toch geven douane- en andere financiële heffingen slechts een zwak inzicht in de impact van de haven op de regio. Dit wordt zonder meer duidelijk wanneer wij nagaan welke fiscale bedragen in de Belgische havens geïnd worden.

Tabel 7: Ontvangsten van de douane in de diverse Belgische havens in B.fr. (1982)

Haven	Invoerrechten EGKS	Invoerrechten andere	Variabele rechten	BTW
Antwerpen 1D	152.562.254	5.739.428.451	11.004.883	23.605.115.857
Zeebrugge	-	67.611.656	25.460	1.725.767.779
Oostende	-	54.916.615	-	617.945.471
Gent D	-	1.338.951.109	7.975	5.931.041.467
Brussel 1D	2.253.381	1.792.069.614	922.614	12.482.684.154
Luik	4.667.637	247.694.978	158.366	1.207.078.427

Bron: Parlementaire vraag van Ridder de Donnée d.d. 13.2.1983, Senaat: Vragen en Antwoorden, 8.3.1983.

Deze cijfers moeten met de nodige omzichtigheid worden geïnterpreteerd. In de douanekantoren wordt immers bij de inning van rechten bij invoer geen onderscheid gemaakt tussen goederen die worden ingevoerd ter zee of langs binnenwateren of andere wijzen zoals weg of spoor. Een belangrijk deel van de bij invoer verschuldigde BTW geniet verlegging van betaling (report de paiement) en wordt door de douanekantoren niet in de statistieken opgenomen.

V. HAVENIMPACTSTUDIES

Hoe interessant de vorige studies ook mogen zijn, toch geven ze slechts een zwak inzicht in het belang van het havengebeuren voor een bepaalde regio.

In de Verenigde Staten, waar haveninvesteringen dikwijls worden gefinancierd door «tax-free public bonds» of door subsidies van lokale of staatsoverheden, werd reeds lang de noodzaak gevoeld om te bewijzen dat deze leningen en/of subsidies het algemeen belang dienen en buitengewoon nuttig zijn voor de gehele gemeenschap.

Elke haven die zich respecteert heeft dan ook de een of andere vorm van «port impact»-studie gepubliceerd. De belangrijkste ervan zijn in de bibliografie opgenomen.

Doorgaans geven deze studies aan:

- het zakencijfer van de haven in ruime zin. Zeer dikwijls wordt dit uitgedrukt per ton lading die wordt behandeld, waarbij dan mogelijk een onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende goederensoorten;
- de grootte van de tewerkstelling;
- het bedrag aan lonen en wedden dat wordt uitbetaald;
- de hoeveelheid plaatselijke, regionale of federale belastingen die wordt betaald.

Meestal wordt een onderscheid gemaakt tussen rechtstreekse en onrechtstreekse opbrengsten of tewerkstelling, terwijl dikwijls ook gebruik wordt gemaakt van de een of andere «multiplier»-formule, tenzij men over input-outputgegevens beschikt. Als dat het geval is kan men de uitstraling van de haven voor de regionale economie objectiever meten.

Daar de havenimpactstudies zich meestal tot het grote publiek richten, geeft men bij voorkeur niet enkel aan hoeveel in de haven verdiend werd, maar ook hoe dit geld werd besteed aan voedsel, woning, kleding, transport, gezondheid, recreatie enz. Hierdoor krijgt de gewone burger een inzicht in de mate waarin dit geld de lokale economie en mogelijk hemzelf ten goede komt.

De plaats ontbreekt om dit alles in detail weer te geven. We beperken ons tot een recente studie (1985) van de Port Authority of New York and New Jersey, waaruit het volgende blijkt:

Tabel 8: Impact van de haven van New York (activiteit 1982 geactualiseerd op \$-waarde van 1984)

- 14 miljard US \$ per jaar aan zakencijfer
- 191.600 personen rechtstreekse, onrechtstreekse en afgeleide tewerkstelling
- 4,2 miljard US \$ aan lonen en wedden
- 0,4 miljard US \$ aan staats- en stedelijke belastinginkomsten.

Alhoewel vele van deze studies werden opgesteld door bekende adviseurs zoals Arthur D. Little (San Francisco) of Booz-Allen (Houston) of door universiteiten (Portland-Oregon), werd de noodzaak gevoeld om tot een grotere duidelijkheid, een beter inzicht en vooral een betrouwbare vergelijkbaarheid te komen teneinde de geloofwaardigheid van deze impactstudies te verhogen.

Om deze reden heeft de US Maritime Administration - Department of Commerce een «Port Economic Impact Kit» gepubliceerd. De recentste versie (1986) omvat een computerprogramma en wordt met twee IBM-compatibele diskettes geleverd. Tevens bevat de studie enkele vergelijkbare standaardgegevens inzake de gemiddelde impact van een ton containergoed (71,46 \$), traditioneel stukgoed (73,53 \$) of droog massagoed (8,10 \$). Anderzijds wordt een overzicht gegeven van de multiplicatoren die in een tiental impactstudies werden berekend, dit zowel voor het zakencijfer als voor de tewerkstelling en de loonsom (variërend tussen 2,13 en 1,38).

Toch blijft er in de literatuur over de havenimpactstudies heel wat kritiek omtrent het nut van de aangewende methode bestaan. Zo zegt Robert C. Waters: «The port economic impact studies, which have been developed, suffer from major theoretical defects. They attempt to measure the average magnitude of the hinterland income and employment per ton that is related to existing port facilities. There is no attempt to assess the marginal or incremental effect of changes in public investment in port facilities. They ignore the fact that the port is only one element in a large number of producing and distributing systems and attribute all the employment in the port to the existence of the port. The impact of imports on the port's community is ignored. Most port impact studies cannot provide much useful guidance for port planning. They apparently are used principally as public relations tools...» (Waters, 1977).

Semoon Chang verdedigde de «Port Economic Impact Studies» door erop te wijzen dat deze studies een specifiek doel nastreven, zelfs indien hun bruikbaarheid als een planningmethode zeer beperkt is: «The primary objective is to inform the general public of the importance of port services to the region's economy. This alone is in no way a small task for an economic good such as port services, since the most important function of port services is to provide socio-economic infrastructure, generating external economies that are not readily visible for the general public, but require the public support through the voting process for expansion.» (Chang, 1978).

VI. BELANG VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

In diverse Europese landen werd ook getracht de invloed van de haven op de plaatselijke economie te meten. Voor Antwerpen gebeurde dit voor het eerst in 1964, toen het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen een regionale input-outputtabel publiceerde [36]. Meer in detail werd de invloed van de haven ontleed in de bekende studie «Antwerpen groeipool» van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij GOM-Antwerpen (1981) [32].

Op 3,3% van de oppervlakte van België vindt men in het arrondissement Antwerpen 9,4% van de inwoners van het land, die 13,9% produceren van het bruto nationaal produkt. 20% van het bruto nationaal produkt komt voor rekening van de goederenbehandelingssector, de stockage en de distributie.

Anderzijds domineren in Antwerpen havengebonden industriesectoren zoals petroleumraffinage, scheikunde of autoassemblage. Men berekende dat in 1977 de gemiddelde toegevoegde waarde van een ton goederen die in de haven van Antwerpen werd overgeslagen 960 B.fr. bedroeg. Voor 1980 was het cijfer 1.304 B.fr. per ton.

Een ton stukgoed gaf in 1980 een toegevoegde waarde van 2.400 B.fr. Voor sommige types van stukgoed, zoals fruit, kan de toegevoegde waarde tot vier maal zo hoog liggen. Droog massagoed levert een toegevoegde waarde van 800 B.fr. per ton gemiddeld en minerale oliën ca. 200 B.fr. per ton ([32], blz. 184).

In een recent (1986) *witboek van de haven van Antwerpen* werd berekend dat Antwerpen, met een totale jaarlijkse trafiek van 90 miljoen ton, 77% van de maritieme uitvoer van produkten van de BLEU voor zijn rekening neemt [33]. De haven van Antwerpen biedt werkgelegenheid aan 75.000 personen en ruim 60% van diegenen die in de haven werken hebben hun woonplaats buiten de stad Antwerpen.

De toegevoegde waarde van de haven is bijzonder hoog. Ze bedroeg in 1985 180 miljard B.fr. tegen marktprijzen. Hierbij dient de toegevoegde waarde te worden geteld van ca. 25 miljard B.fr. die buiten de haven door de toeleveringsbedrijven gerealiseerd wordt. De globale toegevoegde waarde kan dus bepaald worden op 205 miljard B.fr. tegen marktprijzen. Als gevolg hiervan wordt jaarlijks een bedrag van 75 miljard B.fr. in de vorm van belastingen aan de schatkist afgedragen. Daarbij komt de gunstige weerslag op de betalingsbalans, vermits een belangrijk gedeelte van de havendiensten aan buitenlandse bedrijven wordt verkocht, waardoor vreemde deviezen geïncasseerd worden. Een onderzoek toont aan dat de eigenlijke havenactiviteiten te Antwerpen jaarlijks minstens 40 miljard B.fr. aan vreemde deviezen opleveren. In dit cijfer zijn de deviezenopbrengsten voortvloeiend uit o.m. het voor- en natransport van doorvoergoederen door Belgische vervoerders en de in het voor- en natransport door buitenlandse vervoerders in België gedane kosten niet begrepen.

Deze gegevens kunnen in een drietal tabellen geïllustreerd worden.

Tabel 9: Bruto toegevoegde waarde van de haven van Antwerpen
(x miljoen fr.)

	1983	1984*	1985*
Tegen factorkosten (1)			
1. Direct havengebonden	48.700	57.271	58.531
2. Industrie	81.199	87.289	92.177
3. Publieke sector	10.374	10.914	11.579
Totaal	140.273	155.474	162.287
Tegen marktprijzen (1)	159.937	173.975	180.112

* = schattingen

(1) De bruto toegevoegde waarde tegen marktprijzen is gelijk aan de bruto toegevoegde waarde tegen factorkosten plus de indirecte belastingen (BTW, accijnzen enz.) minus de exploitatiesubsidies aan de bedrijven.

Tabel 10: Bruto toegevoegde waarde van de haven van Antwerpen tegen factorkosten (1983)

	Toegevoegde waarde (x 1.000 fr.)	%
1. Direct havengebonden (scheepsagenten en expeditieus, goederenbehandelaars, rederijen, in- en uitvoerbedrijven met eigen installaties in de haven, andere)		
Subtotaal (1)	48.699.966	34,7
2. Industrie		
20. Petroleumraffinaderijen	14.089.890	10,1
21. Chemie-Petrochemie	32.467.630	23,1
22. Scheepsbouw/herstelling	7.604.152	5,4
23. Autoassemblage	19.694.389	14,1
24. Andere	7.343.004	5,2
Subtotaal (2)	81.199.065	57,9
3. Publieke sector		
30. Staat	2.725.056	1,9
31. Stad	3.743.238	2,7
32. NMBS	3.905.865	2,8
Subtotaal (3)	10.374.159	7,4
TOTAAL (1) + (2) + (3)	140.273.190	100

Tabel 11: Tewerkstelling in de haven van Antwerpen (1983)

	Personeelskosten (x 1.000 fr.)	%	Tewerkstelling	%
1. Direct havengebonden (scheepsagenten en expeditieus, goederenbehandelaars, rederijen, in- en uitvoerbedrijven met eigen installaties in de haven, andere)				
Subtotaal (1)	31.548.555	35,8	22.344	32,1
2. Industrie				
20. Petroleumraffinaderijen	5.476.720	6,2	2.616	3,8
21. Chemie-Petrochemie	14.081.197	16,0	10.788	15,5
22. Scheepsbouw/herstelling	6.820.686	7,8	6.806	9,8
23. Autoassemblage	15.862.337	18,0	14.298	20,5
24. Andere	4.685.494	5,3	4.316	6,2
Subtotaal (2)	46.926.434	53,3	38.824	55,8
3. Publieke sector				
30. Staat	2.505.799	2,8	2.307	3,3
31. Stad	3.485.157	4,0	3.162	4,5
32. NMBS	3.591.600	4,1	2.993	4,3
Subtotaal (3)	9.582.556	10,9	8.462	12,1
TOTAAL (1) + (2) + (3)	88.057.545	100	69.630	100

Nadere toelichtingen over de wijze van berekening kan men vinden in het Witboek - *De haven van Antwerpen, motor van de nationale economie*, uitgave Stad Antwerpen, Agha en Assiport, 1986, blz. 10.

Besluit

De haven ligt aan de basis van de welvaart, de groei en de bloei van heel wat havensteden die behoren tot de belangrijkste agglomeraties in de diverse landen.

Door de ruimtebehoefte van de nieuwe goederenbehandelingstechnieken, de distributiefunctie, de industrialisatie en de vereisten van een betere maritieme toegankelijkheid, expandeerden deze havens buiten de traditionele kernstad die dikwijls samenviel met de oorspronkelijke haven.

Deze fysieke scheiding tussen stad en haven vergt dat de havenbeheerders zich inspanssen om de bevolking nader bij het havengebeuren te betrekken en ze te overtuigen van het belang van de haven voor de regio.

«It's like the ships from Germany or Singapore sneaked in at night. The longshoremen discharged the cargo, the trucker picked it up, the freight forwarder handled it, the customhouse broker cleared it, the customs inspector looked at it, the banks covered the shipment, the insurance companies covered the transaction against damage and it all happened out of sight.» (*The Journal of Commerce*, New York, september 1986).

De gemeenschap moet zich opnieuw bewust worden van de haven en van haar belang voor de regio en de nationale economie, zodat een werkelijke havengemeenschap ontstaat.

Een recente studie van de Sorbonne wees terecht op de noodzaak van «La notion de communauté portuaire», dit aan de hand van een analyse van de haven van Antwerpen (Baudoin & Collin, 1986). Pinder (blz. 136) toonde duidelijk aan hoe zowel Amsterdam als Rotterdam heel wat trafieken verloren door een negatieve houding van de plaatselijke bevolking.

De perceptie van de haven door de inwoners van een stad wordt een steeds belangrijker element in het besluitvormingsproces. Cijfers, berekeningen en impactstudies kunnen hiertoe bijdragen, maar er is heel wat meer vereist. Zoals Vigarié (1983, blz. 110) het zegde: «Le bon fonction-

nement portuaire, en particulier dans l'âpre compétition internationale, nécessite l'appui compréhensif de la ville, ainsi que cela a été montré. La maritimisation des mentalités urbaines en est le meilleur garant.»

Vele steden ontstonden dank zij de haven die aan de grondslag lag van hun ontwikkeling. Diezelfde havens zullen enkel verder groeien indien zij kunnen steunen op de bevolking van deze steden, waarmee zij één gemeenschap vormen.

Bibliografie

- [1] ALONSO W., «Location Theory», in: FRIEDMANN & ALONSO, eds., *Regional Development and Planning: A Reader*, MIT Press, 1964, blz. 78-106.
- [2] AUSTIN M., *Port Economic Impact Studies*, New Westminster BC, Fraser River Harbour Commission, 1982.
- [3] BAUDOIN T. & M. COLLIN, *La notion de communauté portuaire. Le cas d'Anvers*, Parijs, Sorbonne, Centre National de la Recherche Scientifique, Laboratoire d'Histoire Maritime, 1986.
- [4] BIRD J., *Seaports and Seaport Terminals*, Londen, Hutchinson University Library, 1971.
- [5] CHANG S., «In Defence of Port Economic Impact Studies», *Transportation Journal*, 1978.
- [6] COOPERS & LYBRAND, W.D. SCOTT, *Manual and «How to do it» Kit for Surveys of Community Attitudes to Ports and Port Authorities*, Seoul, Korea, IAPH Conference, 1987.
- [7] DE BORGER B. & D. VAN DER WEE, *Recent Evolution of the Antwerp Economy Structural Changes and Urban Policy*, Rotterdam, 1986.
- [8] GARRET M.J., *State Aid Urged for Port of New Orleans*, Port and Harbors, 1968.
- [9] HILLE S.J. & SUELFLOW J.E., *The Economic Impact of Port of Baltimore*, Baltimore, 1969.
- [10] HOYLE B.S. & D.A. PINDER, *Cityport Industrialization and Regional Development. Spatial Analysis and Planning Strategies*, Oxford, Pergamon Press, 1981.
- [11] JACOBS J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books, 1961.
- [12] KARMON Y., *Ports Around the World*, New York, Crown Publishers, 1980.
- [13] KARMON Y., *Ein Modell des räumlichen Wachstumsprozesses westeuropäischer Hafenstädte*, 1979.
- [14] KONVITZ J.W., *Cities and the Sea*, Baltimore / Londen, The Johns Hopkins University Press, 1978.
- [15] LITTLE A.D., *An In-Depth Study of the Port of San Francisco*, San Francisco, 1966.
- [16] LITTLE A.D., *Port Economic Impact Kit*, Washington DC, Maritime Administration, 1979.
- [17] OP DE BEECK R., «L'impact d'un port sur le développement régional», *Transports*, Parijs, 1983.
- [18] PAILLARD B., *La damnation de Fos*, Parijs, Le Seuil, 1981.
- [19] PERRET J.-M., *Usinor - Dunkerque ou l'espoir déçu des Flamands*, Duinkerken, Westhoek Editions, 1978.
- [20] POTTER J., *The Adaptation of European Ports to Change in Sea Transport Techniques*, Council of Europe, Standing Conference of Local and Regional Authorities in Europe, Vigo Conference, Straatsburg, 1986.
- [21] SOFFER A., *Illusion as a Factor Determining Policy in the Development of a Port: The Case of Haifa*, Cardiff, Marit. Pol. Management, 1982.
- [22] SUYKENS F., «The Belgian Seaports and the New Cargo-handling Techniques», *Raccolta delle Lezioni*, Università degli Studi di Trieste, Trieste, 1977.
- [23] SUYKENS F., «A Few Observations on Productivity in Seaports», *Maritime Policy and Management*, Cardiff, 1983.
- [24] SUYKENS F., *The City and Its Port*, Haifa, 1986.
- [25] TBS, Recht, Hausrath & Regional Science Research Institute, *Port Economic Impact Kit*, Marad, Washington DC, 1968.
- [26] VIGARIÉ A., «Le Navire, le Port et la Ville», *Dossiers des Images Economiques du Monde*, Parijs, Editions SEDEC, 1983.
- [27] VIGARIÉ A., *Ports de commerce et vie littorale*, Parijs, Hachette, 1978.
- [28] VIGARIÉ A., *L'évolution des sociétés portuaires et la démaritimisation des villes-ports*, Parijs, 1982.
- [29] VIGARIÉ A., «L'Europe ripuaire», *Cahiers de Sociologie Economique*, Le Havre, Centre Universitaire de Psychologie des Peuples, 1972.
- [30] VIRENQUE P. & R. VAN STRAELEN, «Econometrische structuuranalyse der Antwerpse economie», *Zesde Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres, Onze ondernemingen in de economische groei*, Antwerpen, 1963.

- [31] WATERS R.C., «Port Economic Impact Studies. Practice and Assessment», *Transportation Journal*, 1977.
- [32] *Antwerpen groeipool*, Antwerpen, GOM Antwerpen, 1981.
- [33] *De Haven van Antwerpen, motor van de nationale economie*, Antwerpen, Stad Antwerpen / AGHA, 1986.
- [34] *Economic Impact of the US Port Industry. An Input-Output Analysis of Waterborne Transportation*, Washington DC, Port of New York Authority, The Maritime Administration US Department of Commerce, 1978.
- [35] *Feasibility Study for an Oceanographic Industrial Park and Seaport*, Dade County, Florida, Bechtel Corporation, 1968.
- [36] *Input-output tabellen voor het arrondissement Antwerpen*, Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen, 1964.
- [37] *Seattle Maritime Commerce and Its Impact on the Economy of King Country*, Seattle, Port of Seattle, 1971.
- [38] *The Economic Impact of the Port of Houston*, Booz-Allen & Hamilton, Inc., 1982.
- [39] *The Impact of the Port on the Metropolitan Region*, New York, 1985.
- [40] *The Port and the Community*, New York. The Port of New York Authority, 1966.
- [41] *The Relation of Harbor Activity to the Local Economy in Portland*, University of Oregon, Port and Harbors, 1967.
- [42] *The Value of a Ton of Cargo to the Area Economy*, Philadelphia Port Area, Delaware River Port Authority, 1953.
- [43] *The Value of a Ton of Cargo to the Area Economy*, Philadelphia Port Area, Delaware River Port Authority, 1962.
- [44] *Urban Waterfront Redevelopment in Japan*, The Japan Port and Harbour Association, 1979.

**WIJ
ZIJN SOEPEL
IN DIE DINGEN**



Mercator
VERZEKERINGEN

ALGEMENE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ N.V.
DESGUINLEI 100, 2018 ANTWERPEN - TEL. (03) 237 16 80
