

Wie containers zegt, ziet er de vrachtwagen en de files dadelijk bij. De voordelen van het containervervoer zijn minder zichtbaar, maar daarom niet minder groot.

De Vlaamse havens zorgden in 2014 voor 226.000 direct en indirecte banen, of bijna 10 procent van de werkgelegenheid in Vlaanderen. De 14,9 miljard rechtstreekse toegevoegde waarde, en de 13 miljard euro indirecte toegevoegde waarde, waren goed voor 12 procent van het Vlaamse bruto binnenlands product. De cijfers van de Nationale Bank over het economische belang van de havens zijn indrukwekkend.

Bovendien blijven de havens groeien. Antwerpen behandelde 214 miljoen ton goederen – een record. Daarvan kwam iets meer dan de helft – bijna 118 miljoen ton – van containers, waarvan er ruim 10 miljoen in de haven passeerden, een groei met 4,1 procent. Vooral in de trafiek met het Verre Oosten, de sterkste groeiemarkt ter wereld, maakt Antwerpen een inhaalbeweging en ziet het zijn marktaandeel stijgen.

Geen wonder dat de Antwerpse haven na het Deurganckdok plannen koestert voor een Saeftinghedok met een capaciteit van 15 miljoen containers. Kostprijs: 660 miljoen euro. Toch is het lang niet zeker of het dok komt waar het werd gepland en de investeringen liggen steeds meer onder vuur. “Een container lossen of laden kost 100 euro. Daar moet je machines mee afschrijven, havenarbeiders mee betalen. Wat is de toegevoegde waarde?”, schampert een prominente Antwerpse zakenman. De cijfers geven hem niet helemaal ongelijk.

Een studie van de Antwerpse haven uit 2014 concludeerde dat containertrafiek – samen met roro (roll on, roll off, vooral auto's) en droge en natte bulkgoederen (zoals graan en petroleum) – de laagste toegevoegde waarde en werkgelegenheid per hectare opleveren. Ook de cijfers per ton ogen niet indrukwekkend. Wordt alleen rekening gehouden met de behandeling op de kade, dan scoren bederfbare goederen en roro acht en drie keer beter dan containertrafiek, en als de hele logistieke keten in kaart wordt gebracht, anderhalf tot twee keer beter.

Maar, waarschuwt Vlaams Havencommissaris Jan Blomme: “Die cijfers kun je niet los zien van de ruimtelijke productiviteit. Meer arbeidsintensieve goederen, zoals rorotrafiek, halen daar 25.000 à 100.000 ton per hectare. Droge bulk zit aan 140.000 ton, maar containers komen uit op 270.000 ton per hectare.”

Logistieke ketting

Bovendien heeft het geen zin te focussen op één onderdeel van een logistieke keten. “Als je één stuk van een logistieke ketting isoleert, kun je misschien zeggen dat er niet veel gebeurt. Maar met de havencijfers alleen laat je de logistieke activiteiten die bij de bedrijven zelf gebeuren, zoals het vullen en leegmaken van containers, buiten beschouwing”, zegt Thierry Vanelslander, hoogleraar transporteconomie aan de Universiteit Antwerpen.

De professoren Elvira Haezendonck, Michael Dooms en Alain Verbeke lanceerden in 2010 het concept van de Port Hinterland Impact-matrix, die ook de economische effecten buiten de haven in rekening brengt. Daarover wordt een nieuwe studie voorbereid. Uit het onderzoek van de Antwerpse haven blijkt de logistieke ketting van een container zes keer meer toegevoegde waarde op te leveren tegenover de behandelingskosten. Roro komt aan vier, terwijl bederfbare goederen niet aan twee komen. Vooral bij het vullen en leegmaken van de containers – stufen en strippen in het jargon – wordt toegevoegde waarde gecreëerd.

Het is natuurlijk zaak die toegevoegde waarde in eigen land te houden. Ook dat blijkt aardig te lukken. Zowat 30 procent van de containers zijn transshipmentcontainers, die enkel van het ene zeeschip op het andere worden geladen. Nog een kwart gaat naar distributiecentra in de buurt, richting Hasselt-Luik, Brussel of Kortrijk-Rijsel. De overige 45 procent is trafiek richting industriegebieden in België, Frankrijk en Duitsland. “Je mag ervan uitgaan dat van de niet-transshipmentcontainers ruim de helft binnen een straal van 70 kilometer rond Antwerpen blijft,” weet Theo Notteboom, hoogleraar havenconomie in Gent, Antwerpen en Sjanghai.

Hoeveel banen dat oplevert, is minder zeker. Theo Notteboom: “Dat hangt sterk af van sector tot sector. Bij Nike in Laakdal werken 2400 mensen, omdat er veel manuele arbeid bij komt kijken. Maar gemiddeld wordt uitgegaan van 13 à 15 banen per hectare. Dat is uiteraard minder dan een autofabriek. Alleen: in logistiek hebben we een voordeel van onze ligging. Je kunt ervan dromen autofabrieken terug te halen, of Londen te verdringen als financieel centrum, maar daar heb je dat natuurlijke voordeel niet.”

Katalysatoren van de maakindustrie

Volgens Blomme zijn containers de potgrond van de economie. “Het zijn katalysatoren van de maakindustrie. Een container is niet meer dan een verpakking, een doos. Wat telt, is wat erin zit. Fruit, bulkgoederen en stukgoed zijn in de loop der tijd gecontaineriseerd. Tegelijk heeft de container het transport goedkoper en efficiënter gemaakt. Zonder containers had de industrie niet kunnen blijven groeien. Onze ligging, logistiek, infrastructuur en connectiviteit compenseren voor hen gedeeltelijk onze nadelen, zoals het rigide arbeidsregime en de loonkosten.”

Ook omgekeerd hadden de havens de groeiende vraag naar goederen nooit kunnen opvangen zonder de container. Dat verlies aan wereldhandel zou, zeker in een open economie als de Belgische, een forse demper op de economische ontwikkeling hebben gezet.

Zelfs de transshipmentcontainers spelen daarin een rol. Ondanks hun lage toegevoegde waarde verhogen ze de connectiviteit. Vanelslander: “Vergelijk het met een luchthaven. Als je vanuit Zaventem maar één keer per week naar een bestemming kan vliegen,

is de kans groot dat je eerst via Londen of Parijs gaat. Dankzij die transshipmentcontainers kan Antwerpen meer en goedkopere rechtstreekse diensten inleggen naar meer bestemmingen.”

Bovendien is er een strategische component, legt Theo Notteboom uit. “Beeld je in dat er geen havens zijn in Vlaanderen, en dat we al onze goederen dus via Rotterdam, Calais, Hamburg en elders krijgen. Dan zou een aantal bedrijven zich hier wellicht nooit hebben gevestigd, of ze zouden verhuizen. Ook zouden baggeraars en logistieke specialisten hier hun kennis niet kunnen uitbouwen, om te gaan exporteren. De waarde die we hebben berekend voor de Vlaamse havens, is 45 miljard euro.”

Mobiliteit

Toch is het niet al goud wat blinkt. Logistiek betekent vrachtvervoer. Dat verzwaart de mobiliteitsknoop. Vrachtvervoer is goed voor een kleine 20 procent van het verkeer op de hoofdwegen rondom Antwerpen, al heeft slechts een kwart daarvan – dus minder dan 5 procent van het totaal – de haven als vertrekpunt of als bestemming. Meer dan de helft is doorgaand verkeer, vooral vanuit de Nederlandse havens richting Frankrijk.

Notteboom: “Je kunt niet een dok meer bouwen en doen of dat geen mobiliteitsimpact heeft. 40 procent van de containers aan het Deurganckdok wordt nu al per binnenschip afgevoerd, maar dat aandeel moet op termijn nog groter.”

Ook daar biedt de concentratie van het containervervoer op de Linkeroever nieuwe kansen. Binnenschepen hoeven niet meer vier of vijf terminals aan te doen voor een volle vracht. Vanelslander: “Je merkt dat ook B-Logistics sinds enkele jaren marktgerichter denkt en bijvoorbeeld meerdere soorten ladingen op één trein vervoert, om hogere frequenties te krijgen. Wellicht zal er ook in de binnenvaart nog een verdere schaalvergroting plaatsvinden. Zelf doen we onderzoek naar autonoom varende schepen, die niet meer noodzakelijk de havens aandoen, maar rechtstreeks varen naar een knooppunt in het hinterland.”

Met dat soort achterlandknooppunten kan de lokale mobiliteitsknoop worden omzeild. Rederijen werken ook met vrachtbrieven die Luik, Brussel of Frankfurt vermelden als afhaalpunt voor containers. Dat geeft hun de mogelijkheid die containers te bundelen op een treinwagon of een binnenschip. Vanelslander: “Havengronden zijn eigenlijk te schaars voor dat soort activiteiten.”

Toch verwacht Notteboom dat de uitbouw van nieuwe containercapaciteit meer gefaseerd gebeurt. “De tijd is voorbij dat je in één trek een heel groot containerdok bouwt. In het huidige groeitempo moet er capaciteit bij komen, maar wellicht worden de terminals ook nog wat productiever. De eerste plannen voor het Deurganckdok gingen uit van 2,5 miljoen containers, het zijn er inmiddels 12 miljoen. Nog eens verdrievoudigen zal niet lukken, maar 10 of 15 procent extra lijkt me niet onmogelijk. In Nederland hebben ze ook gesteld dat er geen Derde Maasvlakte meer komt. Er wordt meer gefocust op inbreiding. Dan krijg je nieuwe activiteiten, zoals afvalverwerking aan het Antwerpse Delwaidedok.”

Luc Huysmans

Copyright © 2017 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden