# KANTTEKENINGEN

## DE TOEKOMSTIGE EVOLUTIE VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN HET KADER VAN DE RUIMTELIJKE ORDENING VAN DE SCHELDE-DIJLE STREEK (*)

door

H. COOLS
Lid van het Bureau voor Economische Programmatie

RÉSUMÉ — *L'évolution future du port d'Anvers dans le cadre de l'aménagement du territoire de la région Escaut-Dyle* — Dans le cadre de la préparation du plan d'aménagement de la région Escaut-Dyle (comprenant la région anversoise, malinoise, la Campine et le Pays de Waes) une étude prospective du port d'Anvers s'impose comme donnée fondamentale.

L'étude consiste en premier lieu en une analyse de trafic que l'on peut qualifier „classique". Ensuite, il fut procédé à un examen prévisionnel de la croissance économique en Belgique et dans le hinterland, traité surtout du point de vue importations et exportations. Finalement, après avoir mesuré l'impact de l'industrialisation de la région portuaire sur le trafic portuaire lui-même, l'on passa au travail prévisionnel proprement dit.

Les chiffres obtenus furent confrontés avec les dossiers des milieux industriels, ce qui nous permit d'avancer avec plus de certitude les 60 % d'accroissement qui résultèrent de l'étude entre 1963 et 1975 pour le trafic global.

Dat de havenbedrijvigheid uitgegroeid is tot een volledig autonome en zelfs tot één van de belangrijkste takken van de vervoersector, is vandaag zonder meer klaar, wanneer men weet, dat in macro-economische termen uitgedrukt, de bedrijvigheid in onze havens 22,5 % vertegenwoordigt van de vervoersector. De intieme verbondenheid met deze sector is evenwel niet weg te denken, daar het de zeescheepvaart is, die als polariserende factor optreedt voor de havenbedrijvigheid. Op eerste gezicht lijkt de finaliteit van ons opzet dan ook de betrachting van een harmonische ontwikkeling van het vervoerwezen te zijn. De vervoersordening moet echter een middel blijven om een veel ruimer opgevat doel te bereiken : de mens en de bevrediging van zijn behoeften. Deze finaliteit tracht men heden te benaderen door wat men

(*) Het betreft hier, beknopt weergegeven, het eerste gedeelte van een grondige studie ondernomen, in samenwerking met Dhr. H. VERHULST, in onze hoedanigheid van beheerder van de Vereniging voor het Streekplan Schelde-Dijle v.z.w.

Deze Vereniging werd door het Ministerie van Openbare Werken, Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening gelast met het opmaken van de regionale survey ter voorbereiding van het plan van ontwikkeling en ruimtelijke ordening voor de Schelde-Dijle Streek. Bedoelde streek strekt zich uit over 199 gemeenten met een bevolking van 1.709.870 inwoners op 31 december 1961 en met een oppervlakte van 355.792 ha. Hiertoe behoren de gewesten het Antwerpse, het Mechelse, de Noorder- en Zuiderkempen en het Land van Waas.

ruimtelijke ordening noemt en wat in ons concreet voorbeeld wellicht beter ruimtelijke herordening genoemd zou worden, gezien de bodem in bedoelde streek veelal reeds een bestemming kreeg.

Dat in dit kader het transportwezen een primoriale taak te vervullen heeft, hoeft wellicht geen verder betoog. Dank zij de geweldige technische vooruitgang, die de transportmedia kenmerkt, kan heden de lokalisatie van vestigingsplaatsen praktisch in een oneindig perspectief gesteld worden.

De haven van Antwerpen, die niet alleen ten dienste staat van de Schelde-Dijle streek, maar van de ganse gemeenschap en zelfs tot ver over de grenzen behoeften dekt, bekleedt hierin een gans bijzondere plaats. Sedert het einde van de oorlog verkeert de haven in een bestendige expansieperiode, waarbij zij weldra zal uitgegroeid zijn tot een gebied dat ruim 10.633 ha. of 10 % van de arrondissementele of circa 3 % van de totale oppervlakte van de Schelde-Dijle streek zal bestrijken. Het onder de dwang der omstandigheden geconcipieerde 10 jaren plan voor de expansie van de haven van Antwerpen, dat in nauwelijks één decennium de uitgestrektheid van het havengebied verdubbelde, bleek vóór de voltooiing reeds onvoldoende. Nieuwe uitbouwmogelijkheden dienden en zullen wellicht verder dienen gezocht.

In het kader van de ruimtelijke ordening van de Schelde-Dijle streek rijst nu juist de vraag te weten, hoever de potentiële groei van de haven kan reiken, om er, niet alleen een evenwichtige en optimale ontwikkeling van te kunnen waarborgen, maar tevens en vooral een klare kijk te hebben op de overige bodembestemmingsmogelijkheden. De ondernomen studie is bijgevolg prospectief opgevat en wil de te verwachten havenevolutie in de komende 10 jaar waarnemen en gebeurlijk door programmatisch ingrijpen beïnvloeden.

In een eerste benadering vergde het previsioneel werk een vrij grondige ontleding van het goederenverkeer, zowel globaal (BLEU), overzee als meer bepaald in de haven van Antwerpen, ingedeeld enerzijds naar belangrijkste goederensoorten en anderzijds naar landen van oorsprong of bestemming.

Hierbij kan als besluit weerhouden worden, dat sedert een tiental jaren, over het algemeen, de invoer veel sneller stijgt dan de uitvoer en dat deze verhouding meer bepaald voor de overzese handel sterker beklemtoond wordt. Men kan een aanzienlijke toename van de grondstoffenaanvoer optekenen, met evenwel opvallende afname van de graaninvoer en verzwakking voor bepaalde plantaardige textielvezels nl. jute. Bij de uitvoer, die over het algemeen een trager verloop kent, wordt daarenboven het continentaal karakter steeds meer beklemtoond. Wat de zeer belangrijke ijzer en staalrubriek betreft, moet daarenboven op een zekere stabiliteit gewezen worden. De overzese markten van betekenis blijven de Verenigde Staten, Canada, de Scandinavische landen en bepaalde Zuid-Amerikaanse landen. Het Verenigd Koninkrijk en Kongo-Leo hebben veel van hun betekenis voor onze uitvoer verloren.

Wat de positie van Antwerpen in onze buitenlandse handel betreft, komt de tegenovergestelde tendens bij in- en uitvoer nog beter tot uiting. In 1953 kwam 28 % van de totale invoer over de Schelde-haven; in 1963 32 %. Bij de uitvoer ging in 1953 39 % over Antwerpen; in 1963 nog 27 %. De positie van Antwerpen tegenover de overige Belgische havens blijkt vrij

stabiel, alhoewel bij de invoer een lichte vermindering van het Antwerps aandeel naar voor komt en bij de uitvoer het tegenovergestelde zich voordoet (in 1963 invoer 88 % — uitvoer 92 %).

Bleek uit het globaal cijfer een toenemend aandeel van de Schelde-haven in de totale invoer, dan is dit hoofdzakelijk aan het petroleumverkeer toe te schrijven, gezien de meeste overige produkten een zekere stabiliteit, zoniet een daling vertonen. Wat de uitvoer betreft, leidde de trafiekontledingen tot het besluit dat, indien er zich in de komende jaren geen wezenlijke wijzingen voordoen in de samenstelling en de oriëntatie van het BLEU uitvoerpakket, er bij het bepalen van het toekomstig uitvoerverkeer over de haven van Antwerpen geen overdreven optimisme aan de dag mag gelegd worden. Slechts voor een gering aantal produkten schijnen de perspectieven gunstig : petroleumderivaten, organische scheikundige produkten, aluminium, glas en glaswaren en bepaalde metaalwaren.

Na dit tamelijk uitvoerig onderzoek gewijd aan de belangrijkste goederensoorten die in het Belgische in- en uitvoerpakket voorkomen en gedeeltelijk over de haven verscheept worden, werd een eerste poging ondernomen in de richting van een raming van het toekomstig goederenverkeer ter zee in de Scheldehaven.

Hiervoor werden 11 goederengroepen weerhouden voor de uitvoer, 9 voor voltooide doorvoer, 13 voor de invoer en eveneens 13 voor inkomende doorvoer. De methode die werd aangewend is de extrapolatie van het trendmatig verloop. De regressie-vergelijking die de beste correlatie-resultaten opleverde werd gebezigd bij het extrapoleren.

Door samentelling van de vier trafiekrichtingen zou men op deze basis in 1975 60.084.477 ton optekenen.

De zuivere trend-extrapolatie biedt evenwel geen voldoende waarborg om als enige previsiemethode weerhouden te worden. Een onderzoek naar de toekomstige evolutie van wat a priori kan weerhouden worden als de determinanten van het havenverkeer, drong zich op, om aan de hand van een econometrisch model meer gefundeerde previsies te kunnen vooropzetten.

De determinanten die de trafiekontwikkeling bepalen laten zich indelen in endogene en exogene factoren.

Tot de eerste behoren diegenen die het bedrijf zelf beheerst zoals outillering, tarifering, arbeidsorganisatie enz. Daarnaast hebben we diegenen die aan de controle van het havenbedrijf ontsnappen : de groei van de Belgische economie, de groei in het hinterland en de buitenlandse handel van België en het hinterland.

Deze exogene factoren zouden we de hoofddeterminanten of grondtendentie willen noemen, waarrond de haventrafiek zich zal aftekenen. De preciese omvang van deze trafiek wordt evenwel bepaald door de portuaire omgeving en het complex endogene factoren dat kortweg het competitief vermogen van de haven constitueert.

Uit het onderzoek van de toekomstige ontwikkeling van de Belgische economie (tegen een jaarlijks groeitempo van 3,8 % tot 1975) weerhouden we als van betekenis voor de haven : de voortzetting van de verzwakking der relatieve positie voor de landbouwprodukten, de voedingsnijverheid en de

steenkolen. Daarentegen hebben we een doorzetting van de toename in het aandeel voor de petroleum, de bouwmaterialen en het glas, de metaalverwerking en de chemie.

Voor West-Duitsland kan een groeiritme van de volkshuishouding van 4,2 % weerhouden worden tot 1975, terwijl Rijnland-Westfalen wellicht 1,5 % sneller zou groeien; regio waar precies de haventrafiek zijn oorsprong vindt. De hier uit voortvloeiende activiteitstructuur leidt tot volgende conclusies.

Het aandeel van de landbouw, de voedingsnijverheid en de steenkool zou aanzienlijk dalen. Petroleum, textiel en chemie zouden daarentegen hun betrekkelijke positie gevoelig versterken. Voor Frankrijk zou een groei op lange termijn van 4,3 % weerhouden kunnen worden. Sectoren waarvan het relatief aandeel zou verminderen zijn steenkool, landbouw, voedingsnijverheid, evenals de textielbranche en de siderurgie. Daarentegen kan een toename van petroleum en metaalverwerking verwacht worden. Nederland zou een groei van 4,6 % kunnen bereiken. Als voornaamste structuurwijziging kan een verzwakking van landbouw en voeding verwacht worden naast een bijzonder krachtige expansie van de siderurgie, metaalverwerking, non ferro en petroleum.

Vervolgens werd de structuur van de buitenlandse handel geprojecteerd van de BLEU en het hinterland, waarbij nogmaals de sterke intracommunautaire tendens opvalt.

Alhoewel uit het geheel bepaalde interessante afleidingen mogelijk waren, met het oog op het bepalen van toekomstige goederentrafieken, diende men zich tot vage oriëntaties te beperken daar ondernomen projectiepogingen, gesteund op het drieluik produktie-import-exportstroom-haventrafiek, in het geheel niet overtuigend waren (differentiële covariatie van 0.334 voor ijzer en staal, globale uitvoer en langs de haven).

Dit resultaat heeft ertoe aangespoord de in- en exportfluksen niet voor projectie van de goederentrafieken aan te wenden. Bepaalde macro-economische grootheden, inzonderheid het B. N. P., bleken beter geschikt om binnen bepaalde grenzen de evolutie der haventrafieken te estimeren. Alvorens dit verder uit te werken werd echter het impact van de portuaire omgeving of industrialisatie van het havengebied op het goederenverkeer gemeten. De totale invloed hiervan is vrij hoog, 21,2 %, waaraan echter de raffinageactiviteit voor 96 % participeert. Deze evolutie zal evenwel in de komende jaren aan kracht winnen.

Uit wat voorafging is gebleken, dat enerzijds de zuivere trend-extrapolatie van de in het verleden waargenomen tendens van de belangrijkste goederentrafieken als dusdanig geen overtuigend resultaat opleverde om als benaderende previsie van het havenverkeer in 1975 weerhouden te worden en anderzijds dat het onderzoek en de projectie van wat als de hoofddeterminanten van het havenverkeer werd omschreven hierop slechts een relatief impact heeft.

Er werd bijgevolg, een autonoom stelsel van verbanden uitgewerkt waar haast hoofdzakelijk macro-economische grootheden werden aan bij gewend.

De gevolgde methode is de extrapolatie van de waargenomen elasticiteit in het verleden (1955-62) van de reeds hoger aangehaalde goederengroepen,

in functie van de verwachte evolutie van verklarende veranderlijken, die al naargelang het geval, de nationale bedrijvigheid of het verbruik zijn, het havenhinterlandprodukt of wereldprodukt, naar inhoud verschillend volgens goederensoort.

Vervolgens werden de bekomen resultaten getoetst aan de door de verschillende industriële en handelsmiddens verstrekte inlichtingen met betrekking op de ontwikkelingsmogelijkheden van hun respectievelijke sectoren; dit meer bepaald om rekening te kunnen houden met eventuele industriële projecten in het havengebied, vermits gebleken is dat de industrialisatie van de portuaire omgeving een belangrijke verkeerscheppende factor is.

Uiteindelijk werd op de aanvoerzijde 50.543.000 ton weerhouden of 61 % meer dan in 1963 (44.147.000 ton invoer en 6.390.000 ton ink. doorvoer). Het is best mogelijk, dat men inzake graantrafiek evenwel nog aan de lage kant ligt, gezien endogene factoren, zoals nieuwe installaties voor graanbehandeling in het havengebied, deze trafiek wellicht zullen opvoeren. Bij het vooropzetten van een cijfer voor de minerale oliën werd rekening gehouden met de vermoedelijke bouw van drie nieuwe raffinage-eenheden in de portuaire omgeving. Ten slotte zou een geslaagde „Kennedy Round" wel eens hogere aanvoercijfers voor ijzer en staal en textielvezels kunnen betekenen.

Langs de kant van de afvoer wordt 24.397.000 ton voorgesteld of ruim 58 % meer dan in 1963. Hierbij wordt vooral het feit in aanmerking genomen dat de nieuwe raffinage-eenheden haast uitsluitend op uitvoer zullen afgericht worden. Inzake ijzer- en staalafvoer werd een zeer gematigd optimisme aan de dag gelegd, gezien produktie- en trafiek-analyse hier op een zekere stabiliteit schenen te wijzen. Voorlopig kan bijgevolg een globaal goederenverkeer ter zee in 1975 van 75 miljoen ton vooropgezet worden of circa 60 % meer dan in 1963.

Tot daar de eerste benadering van een prospectief havenonderzoek.

Gezien hoofdzakelijk slechts exogene factoren werden in aanmerking genomen en deze in vele gevallen weinig determinerend schenen, dringt een onderzoek, van de wat de endogene factoren werd genoemd, namelijk in de eerste plaats het competitief vermogen, zich in een verdere benadering op. We mogen immers niet uit het oog verliezen dat er in het „Randgebied Duinkerken-Hamburg" naast Antwerpen, andere havens bestaan en dat het precies de concurrentiële positie tegenover deze laatste is, die in vele gevallen de goederenomslag zal beïnvloeden.

Uit dit verder doorgedreven onderzoek zal moeten blijken of de zoëven vooropgezette cijfers zullen kunnen weerhouden worden als basis voor de verdere infrastructurele uitbouw en ordening van onze nationale haven.