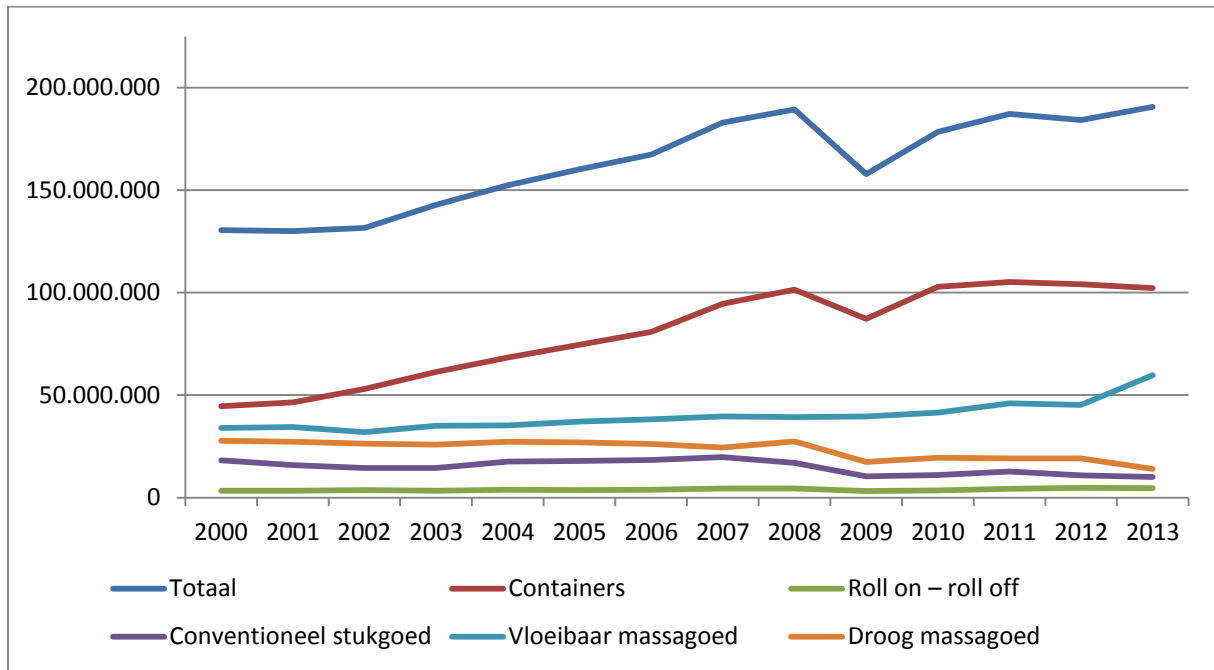


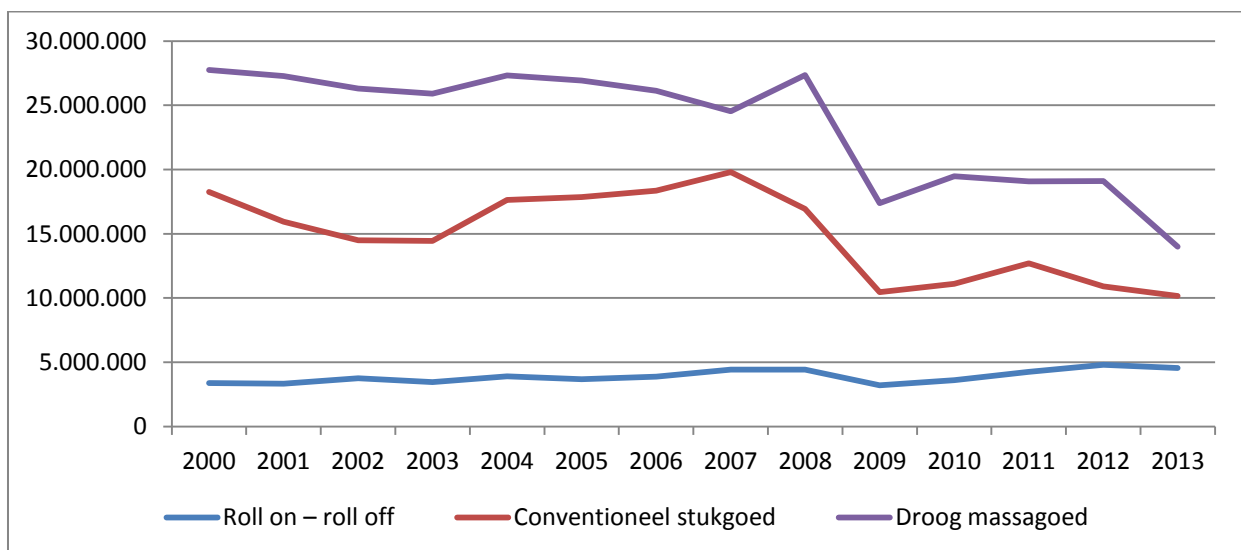
Genuanceerde kijk op de havencijfers van 2013

Het is opvallend dat alle berichten die het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen uitstuurt positief zijn. Terwijl als men de cijfers eens van naderbij bekijkt de ‘goed nieuws’-show als sneeuw voor de zon verdwijnt. We zien hieronder het verloop van alle goederensegmenten die in de haven worden overgeslagen (in tonnage, incl. de voorlopige cijfers van 2013).



(Bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen – Statistisch Jaarboek 2012)

Het nieuwe record in de totale goederenoverslag komt net boven dat van 2008 uit. Dit record is bijna geheel te danken aan een stijging in het vloeibare massagoed door de opening van een nieuwe terminal (SeaTank Terminal). Alle andere trafieken nemen af. We zien dat de containertrafiek – het belangrijkste goederensegment – zeer licht afneemt. Maar wat van groter belang is en minder opvalt, is dat de trafieken van belangrijke sectoren structureel lijken te dalen.

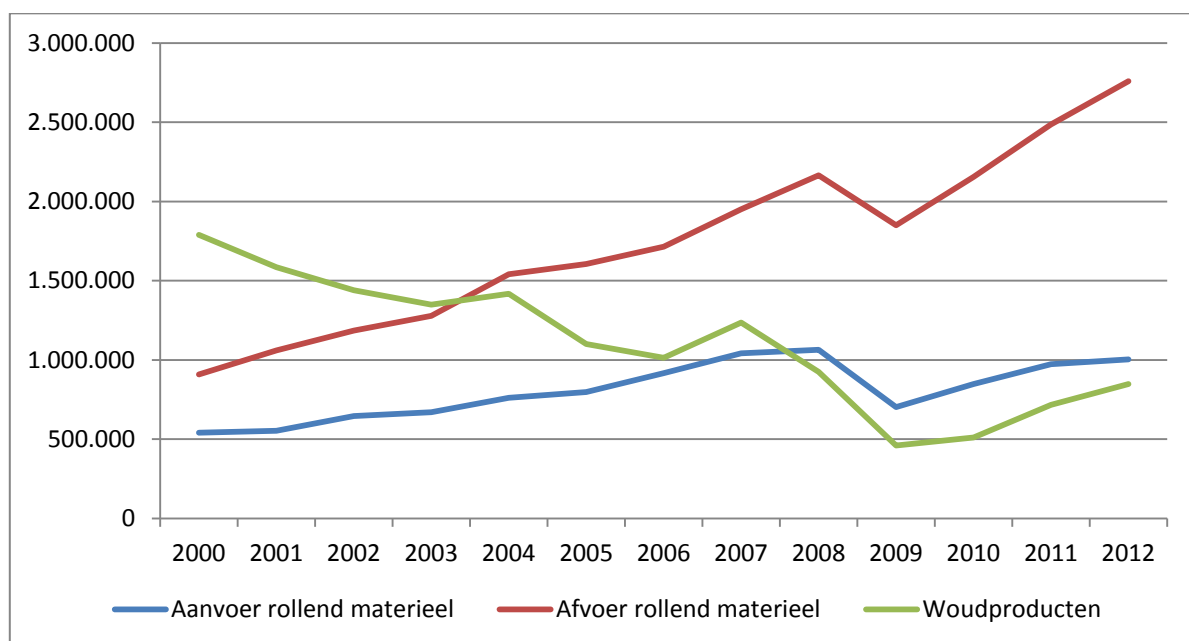


(Bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen – Statistisch Jaarboek 2012)

Bovenstaande grafiek toont de drie kleinere segmenten binnen de totale overslag. Het conventioneel stukgoed – waar Antwerpen Europees marktleider in is – kende een gigantische terugval sinds de economische crisis in 2008. Deze terugval heeft zich niet hersteld en lijkt structureel te zijn. Verder lijkt de positie voor droog massagoed (ertsen, kolen, granen,...) ook structureel te dalen. De RoRo-overslag is dit jaar gedaald met 5%.

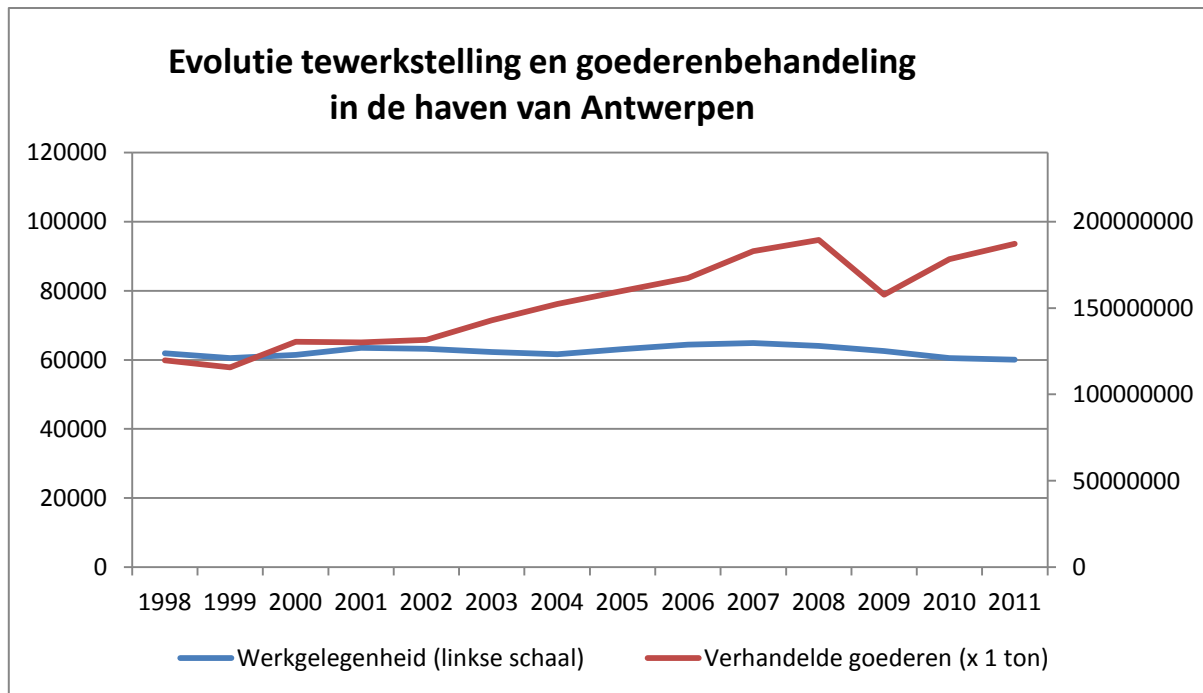
Alhoewel deze sectoren een klein aandeel hebben in de totale trafiek, is hun belang niet te onderschatten. Met name het conventioneel stukgoed is van groot belang voor de werkgelegenheid. Antwerpen was tot enkele jaren geleden zeer trots op haar positie als belangrijkste haven voor conventioneel stukgoed. Haar dominante positie binnen dit segment lijkt nu permanent verdwenen en wordt zelfs bedreigd door andere havens. Dit is slecht nieuws voor de werkgelegenheid.

Het RoRo-segment – bestaande uit rollend materieel (wagens, vrachtwagens) en woudproducten – maakt ook een interessante evolutie door. De zeer grote stijging van het rollend materieel compenseert de daling van de woudproducten. Op de grafiek hieronder is te zien dat het vooral de afvoer van rollend materieel is die sterk groeit. Dit zal zowat het sterkst stijgende goederensegment zijn van de voorbije jaren, en ondervindt amper invloed van de economische crisis. Of die afvoer van rollend materieel volledig bestaat uit tweedehandswagens gevuld met gevaarlijk afval naar Afrika laten we in het midden (maar die kans is reëel).



(Bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen – Statistisch Jaarboek 2012)

Zoals het Havenbedrijf reeds zelf aangeeft: men mag de haven niet reduceren tot overgeslagen tonnen. Daarom kijken we ook naar de werkgelegenheid. En daar vormt zich ook een probleem. Het totaal aantal ton verhandelde goederen mag dan misschien records verpulveren, de totale werkgelegenheid volgt niet. Integendeel, de werkgelegenheid stagneert al jaren en flirt vandaag zelfs met de symbolische grens van 60.000 jobs. Dit zien we op onderstaande grafiek.



(Bron: Nationale Bank van België - Economisch belang van de Belgische havens: verslagen 2003 - 2011)

Conclusie: er zijn enkele structurele problemen in de haven van Antwerpen die worden verzwegen. Ten eerste, de sterke terugval in het conventioneel stukgoed en het droog massagoed zijn structureel (niet crisisgebonden). Ten tweede, de overslagcijfers breken nieuwe records maar de werkgelegenheid ondervindt daarvan weinig invloed en is licht gedaald in de voorbije jaren.