

Eenheidsladingen te Zeebrugge

A. DE RAES, Wetenschappelijk medewerker WES

Ontstaan van het eenheidsladingentransport

De enorme expansie van de internationale handel in stukgoederen, de snelle relatieve stijging van de lonen en arbeidskosten in vergelijking met de overige uitbatingkosten en de progressief dalende winsten van de rederijen als gevolg van de steeds meer toenemende mededinging, zijn de voornaamste ontstaansredenen van het streven naar een verregaande uitschakeling van de vrachtbehandeling.

Een eerste poging om de behandelingskosten van de stukgoederen te verminderen door de aanwending van het eenheidsladingsprincipe, was de introductie van roll-on/roll-off ferries¹ welke eerst op de kust- en korte vaart, later tevens op de lange omvaart hun intrede deden.

De volledige automatisatie van de goederenmanipulatie werd echter slechts door de ingebruikname van de gestandaardiseerde container mogelijk gemaakt.

De hoge benuttingsratio van de havenuitrustingen en de gereduceerde behoefte aan arbeidskrachten dank zij de geautomatiseerde goederenbehandeling die door de containerisatie worden mogelijk gemaakt, leiden tot een gevoelige verbetering van de havenproductiviteit en tot een substantiële vermindering van de eenheidskosten.

Evolutie en ontwikkelingstendensen in de container- en roll-on/roll-off vloot.

Sinds de rederij Sea-Land in de lente van 1966 de sprong over de Atlantische Oceaan waagde en daarmee het internationaal verkeer met volcontainerschepen inluidde, kende het eenheidsladingenvervoer een stormachtige ontwikkeling. Getuige daarvan de in tabel 1 opgenomen gegevens betreffende het aantal vaartuigen dat over de wereld bij het container- en roll-on/roll-off vervoer op regelmatige wijze werd ingezet.

Van 77 vaartuigen bij de aanvang van 1965 zal het aantal gespecialiseerde containerschepen aangroeien tot een totaal van 943 bij het einde van 1973. Een definitieve trend naar full-containerschepen, met de daaraan vast-

Tabel 1: Aantal container- en roll-on schepen van 1965 tot 1974 (a).

Scheepstype	Schepen in dienst op 1 januari			
	1965	1970	1972	1974
Gespecialiseerde containerschepen waarvan :	77	419	743	943
Full :				
Nieuwbouw	13	143	326	467
Gekonverteerd	23	115	142	157
Totaal	36	258	468	624
Partiële :				
Nieuwbouw	20	91	171	202
Gekonverteerd	21	70	104	117
Totaal	41	161	275	319
Gespecialiseerde roll-on schepen	179	425	580	793

(a) De cijfers voor 1 januari 1974 zijn geschat.

Bron : National Ports Council, Bulletin nr. 2, 1972.

gekoppelde behoefte aan aangepaste havenuitrustingen, kan eveneens uit de tabel afgeleid worden.

Een gelijkgerichte, maar minder uitgesproken, groei is merkbaar bij de gespecialiseerde roll-on vloot. Deze verscheppingsvorm bleef jarenlang de enige mogelijkheid voor het verplaatsen van eenheidsladingen op korte zeeroutes tussen Groot-Brittannië, Ierland, het Europees Kontinent en Scandinavië. De opkomst van de container kan hoogstens een rem op de voortdurende ontwikkeling van de roll-on/roll-off vloot betekend hebben; de recente transoceanische aanwending van deze techniek moge daarvan getuigen. De filosofie die aan de hedendaagse ontwikkeling van de roll-on techniek op de lange omvaart ten grondslag ligt, is immers de volgende :

'Hoe te werk gaan om wat niet in containers kan geladen worden toch te vervoeren?' Aan het roll-on/roll-off scheepstype schrijft men immers een totale soepelheid toe : het kan praktisch alles laden, met gelijk welke methode, met of zonder heftuigen.

¹ Roll-on/roll-off schepen zijn alle schepen die uitgerust zijn met boeg-, achterstev- of zijdeuren. Door middel van een aangepaste scheeps- en/of havenportiek kunnen deze vaartuigen spoorwagens, vracht- of aanhangwagens, containers op eigen chassis en personenwagens ontvangen.

Eenheidsladingen te Zeebrugge

De vergelijking van de containerkapaciteitsevolutie van de schepen met het aantal in de vaart komende vaartuigen in de loop van een drietal representatieve jaren, zoals in tabel II gebeurt, geeft ons de gelegenheid de dimensionale groei van de vaartuigen, die ten behoeve van het containerverkeer worden ingelegd, duidelijk te maken.

Tabel 2 : Relatie tussen de containerkapaciteit van de gespecialiseerde containervloot en hun jaar van indienstneming (gegevens in aantal schepen)

Containerkapaciteit (in 20 ft equivalenten)	1965	1970	1972
0 tot 99	8	43	20
100 tot 199	5	60	36
200 tot 399	9	22	30
400 tot 799	3	15	14
800 tot 1.299	2	14	23
1.300 tot 1.799	—	7	16
1.800 en meer	—	—	23
Totaal	27	161	162

Tabel 2 laat echter niet toe de toekomstige evolutie in de containervloot zuiver te stellen. Uit de berichten van sommige rederijen en scheepswerven blijkt immers dat de grootste reeds in de vaart zijnde eenheden van de derde generatie, binnen het kader van de nu algemeen aangewende behandelingsmethodes, een technisch optimale structuur inzake dimensies en snelheid vertonen. Volgens de ontwerpers zou de verdere uitbreiding van de containerkapaciteit in toepassing van de huidige gebruikte scheepsdesign, problemen kreëren ofwel op het stabiliteitsvlak, ofwel ten aanzien van de ontwikkelbare snelheid. Nu reeds echter oordelen de rederijen - meer bepaald deze die over derde generatie-schepen² beschikken - het niet langer opportuun moeilijk bereikbare, meer inlands gelegen havens op een regelmatige basis aan te lopen. Navigatierisico's, tijdverlies en hoog oplo-

² In de containervloot maakt men traditioneel een onderscheid naar drie generaties in functie van de lengte, de diepgang en het containerlaadvermogen van de schepen. De derde generatie heeft bijvoorbeeld een diepgang van 12 m, een lengte van 275 m en meer en een capaciteit van meer dan 2.000 containers.

pende exploitatiekosten doen roll-on/roll-off- en containerlijnen resoluut opteren voor gemakkelijk bereikbare aan open water gelegen havens.

Tegenover deze vraag naar supersnelle havens staat echter de behoefte aan een uitgebreid en gewaarborgd ladingspakket, wat op zijn beurt een beperking van het aantal aanloophavens voor gevolg heeft. Als typisch voorbeeld van een lijn die deze laatste redenering als doorslaggevend ervaart, vernoemen wij de TRIO-dienst. Deze lijn realiseert de verbinding tussen West-Europa en het Verre Oosten met vaartuigen die over een laadkapaciteit van 3.000 containers beschikken. Vanuit efficiëntie-oogpunt is vereist dat die schepen aan elk reiseinde (zowel in Europa als in het Verre Oosten) worden gelost en geladen (minstens 6.000 containerbewegingen in het totaal) in een tijdspanne van 6 dagen. Het ligt voor de hand dat bij een zo hoog behandelingsritme, geen tijd mag verloren gaan aan het veelvuldig aanlopen van havens, zodat gestreefd wordt naar een concentratie van het aantal te lossen en te laden containers in één of enkele aanloophavens per bezocht continent.

De troeven van Zeebrugge inzake containertransport

Zeebrugge beschikt over twee technologisch uitstekend uitgeruste containerterminals welke door de Société Belgo-Anglaise de Ferry Boats worden uitgebaat. De terminal voor het kustvaartverkeer werd gebouwd in 1968 en wordt in hoofdzaak gebruikt voor de diensten op Harwich en Tilburg. De terminal voor het transoceanisch verkeer is sedert 1971 in gebruik genomen en bedient de lange afstandslijnen op Noord-Amerika en Oceanië. Tabel 3 geeft een idee over de groei die de containertrafiek in Zeebrugge kent, en die deze haven voor deze trafiek onder de belangrijkste van de Noordwesteuropese range rangschikt.

Tabel 3 : Evolutie van het containergoederenvervoer in Zeebrugge (gegevens in ton).

	Invoer	Uitvoer	Totaal
1968	186.477	122.443	308.920
1969	509.363	311.421	820.784
1970	575.890	386.514	962.404
1971	606.916	331.866	938.782
1972	759.608	446.662	1.206.270
1973 (a)			1.230.000

(a) Raming WES voor 1973.

Bron : Statistieken van de Maatschappij der Brugse Zeevaart-inrichtingen.

Deze aanzienlijke trafiekvermeerdering werd gerealiseerd dank zij de ambitie die Zeebrugge koestert om één van de belangrijkste containerhavens van de Noordzee te worden. Technische en geografische factoren werken deze positie in de hand :

(a) De Zeebrugse containerterminals zijn aan open water gelegen, vlak bij de drukst bevaren zeeroute ter wereld. Een ligging die alle hinder en tijdverlies omwille van sluizen en stromen uitsluit, geldt als onbetwistbaar voordelig.

(b) Ook de allergrootste containerschepen kunnen zonder beperking van lengte of diepgang, steeds de haven aandoen.

Foto : Archief OCZ, Zeebrugge
Algemeen gezicht op de Containerterminal



Eenheidsladingen te Zeebrugge

(c) De gemakkelijke bereikbaarheid, de hoge behandelingsnelheid, de mogelijkheid van directe omslag van schip op spoorwagens en de uitstekende verbindingsinfrastructuur met het Belgische, Zuidoost- en Noordfranse achterland, zijn enige belangrijke indicatoren inzake de mededingingspositie van Zeebrugge in de Hamburg-Le Havre havenrange.

De kwantificering van enige belangrijke kengetallen inzake service en snelheid gebeurt voor de voornaamste Europese containerhavens in tabel 4.

Tabel 4 bewijst dat Zeebrugge er in slaagt om in verge-

lijking met de overige beschouwde havens, zeer gunstige resultaten te bekomen met een beperkt aantal ingezette middelen, zoals het aantal aanlopende lijnen, het aantal beschikbare kadeportalkranen en de geringe oppervlakten die voor opslag van containers voorzien zijn. Nochtans maken de slechts geringe hoeveelheid stukgoederen die traditioneel aan de Zeebrugse haven gebonden is en het beperkt aantal containerlijnen die deze haven zowel ter lange omvaart als ter kustvaart regelmatig aanlopen, Zeebrugge kwetsbaar voor mogelijke veranderingen op korte termijn. De zorg voor noodzakelijke retourvracht, de voorziening van stuffings- en strippingsfaciliteiten³ en de stimulatie van de uitbouw van een degelijke havengebonden tertiaire sector, verdienen bijgevolg ook nog in de toekomst, de volle aandacht van de publieke en privésector.

Het roll-on/roll-off verkeer in Zeebrugge

Het roll-on/roll-off vervoer moet in belangrijkheid in de Zeebrugse haven zeker niet onderdoen voor het containertransport. In Zeebrugge wijzen de statistieken immers op een gelijktijdige overschrijding in 1972 van het trafiekstreefcijfer van 1 miljoen ton voor beide eenheids-transportvormen. Tabel 5 toont daarenboven aan dat indien bij het voertuigen-ferry-verkeer nog de treinferry wordt gevoegd, een gezamenlijke trafiek van 'horizontale' eenheidsladingenmanipulatie wordt bekomen die hoger ligt dan de 'vertikale' of klassieke containerbehandeling.

³ Uitrustingen ter behandeling van gedeeltelijke containerladingen (LCL = less than container loads) bij verzending en ontvangst.

Tabel 4 : Vergelijking van enkele belangrijke service- en snelheidsindicatoren, die medebepalend zijn inzake de competitieve kracht van de grootste containerhavens in de Hamburg-Le Havre Range.

	Hamburg	Bremen	Bremer- haven	Amsterdam	Rotterdam	Antwerpen	Zeebrugge	Duinkerke	Le Havre
Containerinstallaties									
afstand buitenste zeeboei tot terminals in km	117	54		27	32	81	5	7	14
aantal terminals	2	1	(—)	1	2	5	2	1	3
totale oppervlakte terminals in ha	66,5	9	65	11	70	60	16	(—)	61
aantal kadeportalkranen	8	3	6	2	9	7	4	2	8
aantal behandelde containers per tijdseenheid ^(a)	82	(—)	86	(—)	60	(—)	100	(—)	(—)
Gerealiseerde trafieken									
in 1971 (in 1.000 ton)	1.000	1.827		(—)	3.956	1.955	939	306	811
in 1972 (in 1.000 ton)	1.480	(—)	2.450	213	5.100	2.303	1.206	431	(—)
Containerlijnen									
aantal transoceanische lijnen	13	11	6	2	20	21	3	3	9
aantal lijnen op korte afstand	9	4	4	7	21	18	4	4	12
aantal door deze lijnen bediende bestemmingshavens op korte afstand	14	7	7	10	21	20	4	3	13

^(a) Het aantal containers dat in Zeebrugge gemiddeld per tijdseenheid behandeld wordt, werd als basis (= 100) aangenomen, ter vergelijking met de snelheden die in de andere havens worden gerealiseerd. De cijfers zijn uitsluitend geldig voor de behandeling van de schepen van de Australia to Europe Container Service, maar kunnen als indicatief worden beschouwd.

(—) Gegevens zijn niet beschikbaar.

Bron : Eigen berekeningen, geldig tot april 1973.

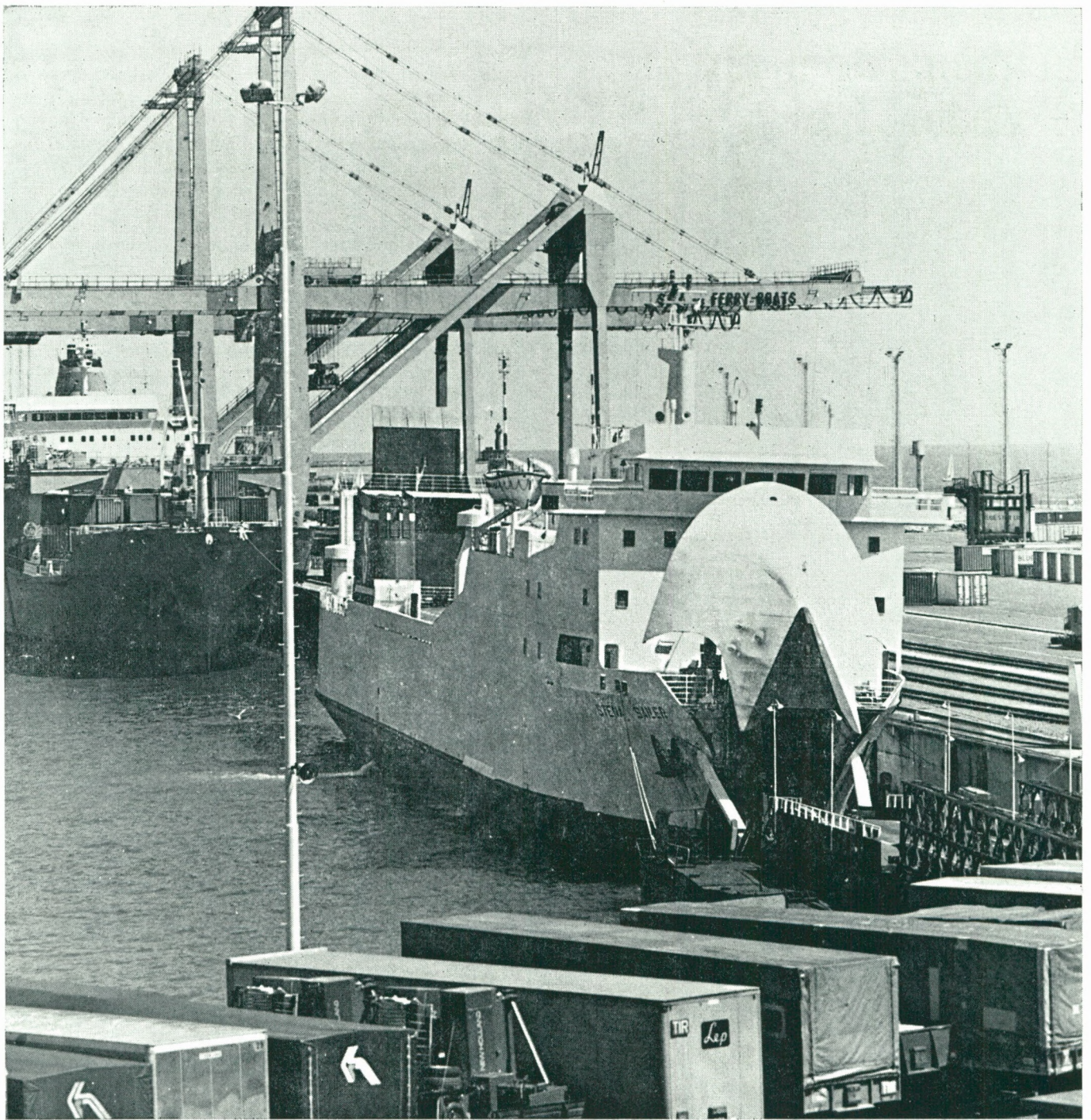


Foto : Archief MBZ, Brugge

Roll-of/roll-on te Zeebrugge

Eenheidsladingen te Zeebrugge

Tabel 5: Evolutie van het roll-on/roll-off vervoer in Zeebrugge (gegevens in ton)

Jaar	Voertuigenferry			Treinferry
	Invoer	Uitvoer	Totaal	Totaal
1968	97.430	141.771	239.201	371.561
1969	142.183	194.795	336.978	342.651
1970	228.880	262.876	491.756	343.805
1971	286.685	359.268	645.953	292.754
1972	435.674	573.911	1.009.585	306.214
1973 (a)			1.280.000	

(a) Raming WES voor 1973.

Bron: Statistieken MBZ.

Voor zover er reeds gegevens voor 1973 bekend zijn, kan men voorzien dat het roll-on/roll-off verkeer het containervervoer gedurende dit jaar met ongeveer 50.000 ton zal overtreffen.

De teruggang die het treinferryverkeer ten voordele van het voertuigenferrytransport in Zeebrugge kenmerkte, schijnt zich langzamerhand te konsolideren. Voor 1973

kan de trafiek deze van 1972 benaderen, indien zich geen exogene storingen voordoen.

Wanneer men over het roll-on/roll-off verkeer spreekt, kan men aan de uiterst snelle ontwikkeling van het passagiers- en voertuigentransport in de Zeebrugse haven niet voorbijgaan, gezien deze uiteraard sterk verschillen: de vrachten niet alleen met dezelfde schepen, maar tevens met dezelfde behandelingsportieken worden bediend.

Tabel 6 geeft een idee betreffende de ontwikkeling die de laatstgenoemde trafiekvormen in Zeebrugge gedurende de jongste vijf jaren kende, samen met onze vooruitzichten voor het jaar 1973.

Tabel 6: Evolutie van het passagiers en voertuigenverkeer in Zeebrugge.

Jaar	Passagiers			Voertuigen		
	Ont-scheept	Inge-scheept	Totaal	Bege-leide	Niet-be-geleide	Totaal
1968	144.985	110.911	255.896	78.493	20.003	98.496
1969	205.609	173.651	379.260	114.398	9.994	124.392
1970	271.818	238.664	510.482	151.931	10.443	162.374
1971	279.554	251.314	530.868	178.590	36.967	215.557
1972	359.267	342.350	701.617	245.480	25.736	271.216
1973 (a)			785.000			302.000

(a) Raming WES voor 1973.

Bron: Statistieken MBZ

Besluit

De haven van Zeebrugge heeft zich opgewerkt tot een belangrijke stukgoederenoverslagplaats en tot een onmisbare schakel in de internationale transportketen - functies waar ze voor tien jaar geenszins aanspraak kon op maken.

Voor de uitvoering van deze taken dient in de haven echter de continuïteit gewaarborgd te worden. Het spoedig klaarkomen van de nieuwe voorzieningen voor roll-on/roll-off vervoer en de uitbouw van havenuitrustingen voor de behandeling van alle soorten eenheidsladingen in Zeebrugge zijn dan ook dringend noodzakelijk.

