

maritieme industrialisering in west-vlaanderen

Dr. ec. N. Vanhove,
Direkteur-Generaal GOM - West-Vlaanderen

Inleiding

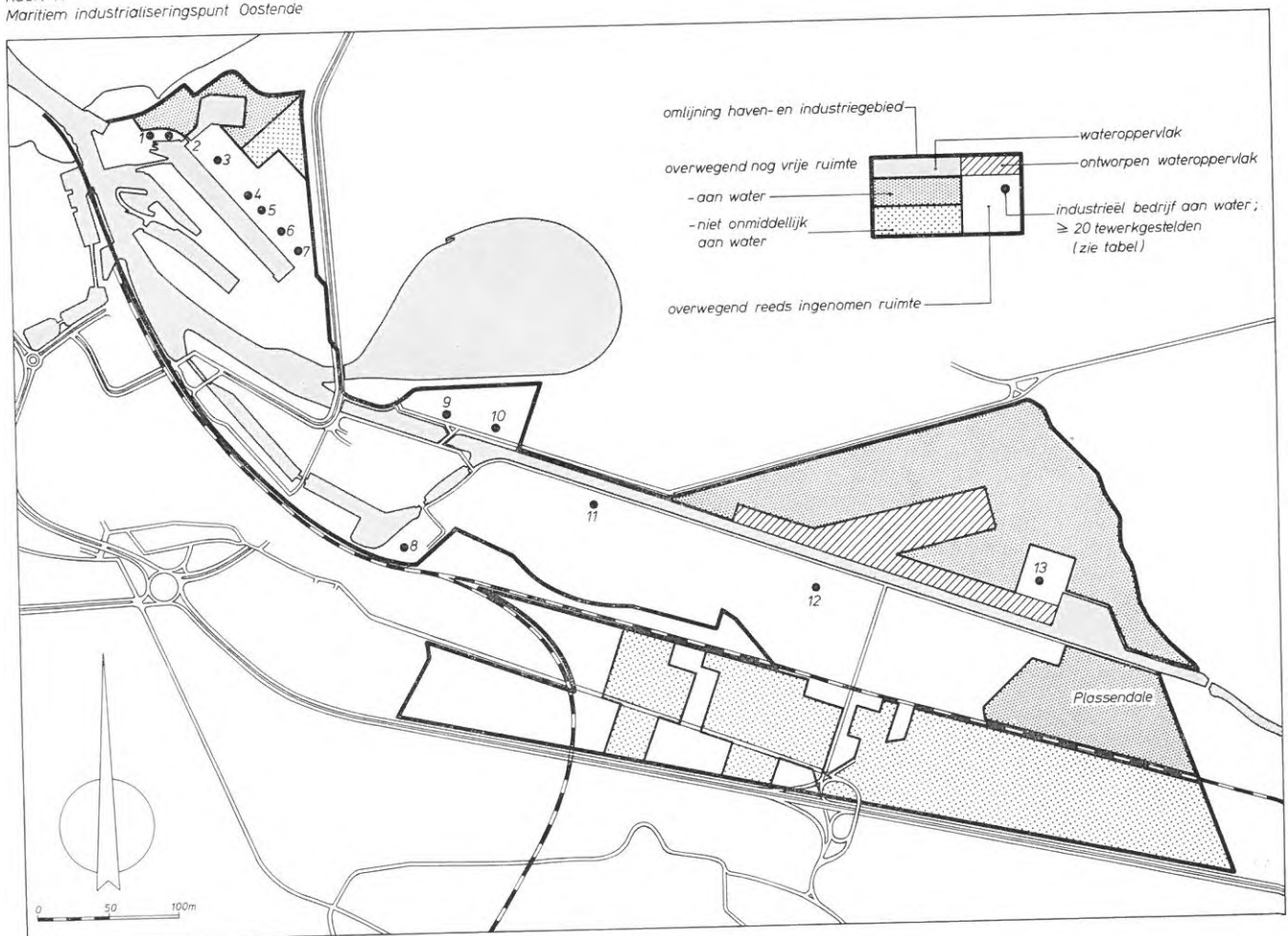
De maritieme industrialisering of de industrievestiging in de onmiddellijke nabijheid van zeehavens — veelal op industrieterreinen in de achterhaven — heeft vooral ophef gemaakt na de tweede Wereldoorlog. Meerdere havens in

West-Europa werden vestigingsplaatsen voor industriële bedrijven. Hier kunnen we onder meer vermelden Antwerpen en Gent en in mindere mate Zeebrugge in ons eigen land, Fos, Le Havre en Duinkerke in Frankrijk, Rotterdam, IJmuiden en Vlissingen in Nederland enz. De factoren die aan de basis liggen van de groeiende belangstelling voor de maritieme industrialisering zijn voor de hand liggend.

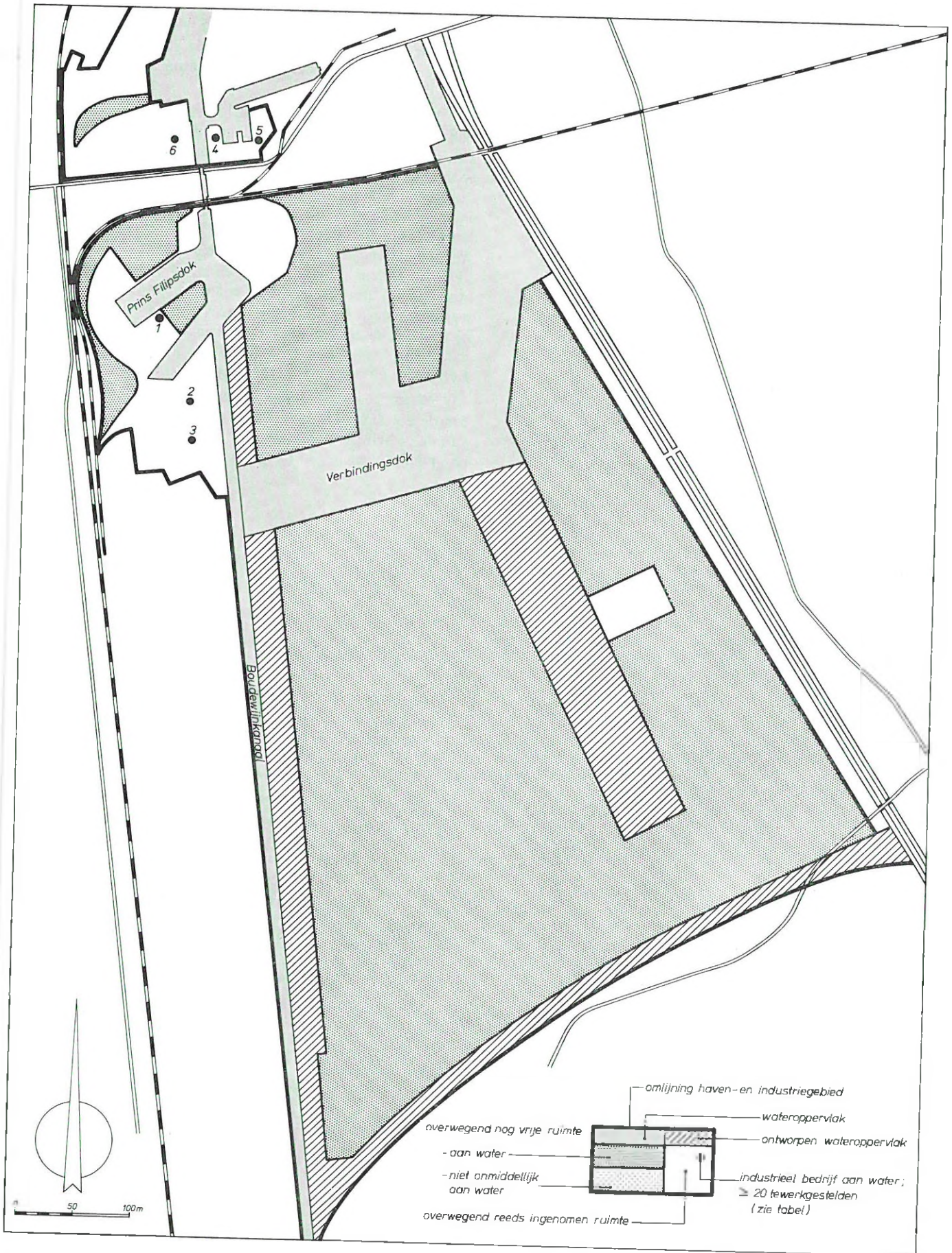
Zonder de orde van belangrijkheid aan te geven, willen we in de eerste plaats wijzen op de overschakeling van Europese naar niet-Europese grondstoffen. Met andere woorden: grondstoffen die in het verleden in het binnenland of in buurlanden werden betrokken, worden nu ingevoerd van overzee. Typisch voorbeeld hiervan vormt het ijzererts. Een tweede faktor van betekenis vormt de wijzigingen van de energievoorziening tijdens de naoorlogse periode. Tijdens de jaren vijftig en zestig verloor steenkool systematisch aan betekenis ten voordele van de olie. In de havens werd de ruwe olie aangevoerd en verwerkt in nieuwe raffinaderijen. Op deze raffinaderijen heeft zich in meerdere plaatsen een petrochemische industrie geënt. Rotterdam en Antwerpen zijn hiervan typische voorbeelden.

De eerste twee factoren staan uiteraard niet los van een derde faktor met name de steeds groeiende dimensie van de zeeschepen, niet enkel de tankers doch ook de erts- en andere bulkschepen en containerschepen.

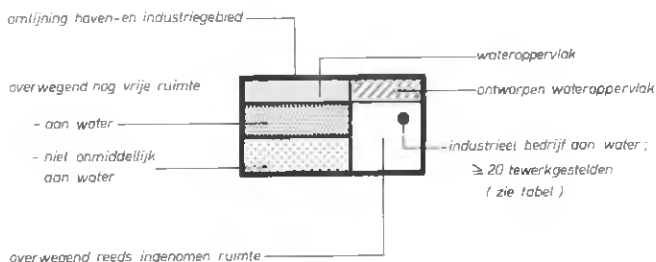
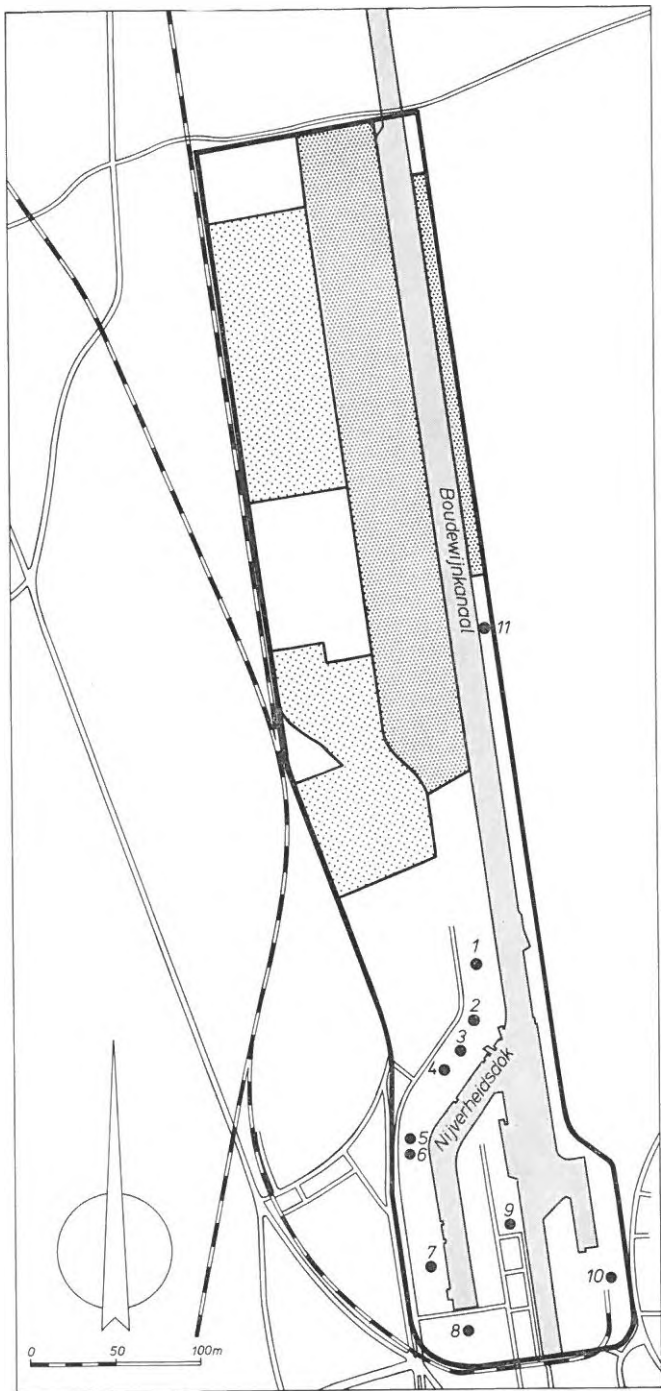
Kaart 1:
Maritiem industrialiseringspunt Oostende



Kaart 2:
 Maritiem industrialiseringspunt Zeebrugge



Kaart 3:
Maritiem industrialiseringspunt achterhaven Brugge



Er weze verder ook gewezen op de internationalisering van de handel. Ook deze faktor was een stimulan voor de zeehavens en indirekt voor de maritieme industrialisering.

Op deze wijze kregen meerdere Westeuropese havens — doch ook niet-Europese — naast de kommerciële funktie een industriële funktie.

Het ware echter verkeerd te stellen dat de industriële funktie van de havens pas na de tweede Wereldoorlog tot stand kwam. In meerdere havens waren er reeds voorheen industriële vestigingen in de achterhaven. Dit was ook het geval in de kusthavens Oostende en Zeebrugge. Inzake Zeebrugge verwijzen we naar Glaverbel nv de zogenaamde Glasfabriek, opgericht in 1924, en de Cokesfabriek van Zeebrugge nv (nu Carcoke nv, Afdeling Zeebrugge), opgericht in 1920 onder de naam sa des Fours à coke de Zeebrugge. Te Oostende werd de Union Chimique Zandvoorde operationeel in 1926.

De maritieme industrialiseringspunten in West-Vlaanderen

De maritieme industrialiseringspunten in West-Vlaanderen en aldus ook aan de Kust zijn in wezen beperkt tot twee plaatsen namelijk Oostende en Zeebrugge. Nieuwpoort is niet te beschouwen als een plaats van maritieme industrialisering; er zijn wel enkele bedrijven gevestigd gericht op de visserij of op jachthavenactiviteit. Kaarten 1 en 2 geven een beeld van de maritieme vestigingen op het huidige ogenblik in beide havens. Ten aanzien van Zeebrugge werden eveneens de vestigingen in de achterhaven van Brugge rondom het Nijverheidsdok in aanmerking genomen zoals aangegeven op kaart 3. Niet alle vestigingen omheen het nijverheidsdok hadden of hebben evenwel behoefte aan het kanaalgabariet van het Nijverheidsdok. Sommige inplantingen moeten trouwens worden gezien in het licht van de periode van de jaren vijftig wanneer de vestigingsmogelijkheden op industrieterreinen in West-Vlaanderen beperkt waren tot het bovenvermelde nijverheidsdok.

Te Oostende telt men momenteel 12 maritieme industriële bedrijven (gelegen aan vaarwater) met minimum 20 arbeidskrachten. In het totaal maakt dit een direkte werkgelegenheid uit van 2.142 personen (1981).

Voor Zeebrugge en de achterhaven van Brugge zijn de overeenkomstige cijfers: 6 bedrijven met 709 tewerkgestelden en 11 bedrijven met 1.864 arbeidsplaatsen (zie tabel). In dit overzicht zijn dus niet opgenomen industriële bedrijven die wel in de besproken zones, maar niet aan vaarwater gelegen zijn (bv. te Oostende: Daikin, Vesuvius...; te Brugge: Philips...).

De maritieme industrialisering te Brugge-Zeebrugge is op te delen in drie perioden: (a) de vestiging langs het Boudewijnkanaal (glasfabriek en kooksfabriek) vóór de tweede Wereldoorlog, (b) de vestigingen rondom het Nijverheidsdok tijdens de jaren vijftig en zestig en (c) de aanleg van het Prins Filipdok en bijhorende vestigingen gedurende de periode na 1960.

Maritieme inplantingsmogelijkheden

De kaarten 1, 2 en 3 geven ook een overzicht van de huidige ruimten die in aanmerking komen voor maritieme industrialisering in West-Vlaanderen. Te Oostende is de beschikbare oppervlakte beperkt: circa

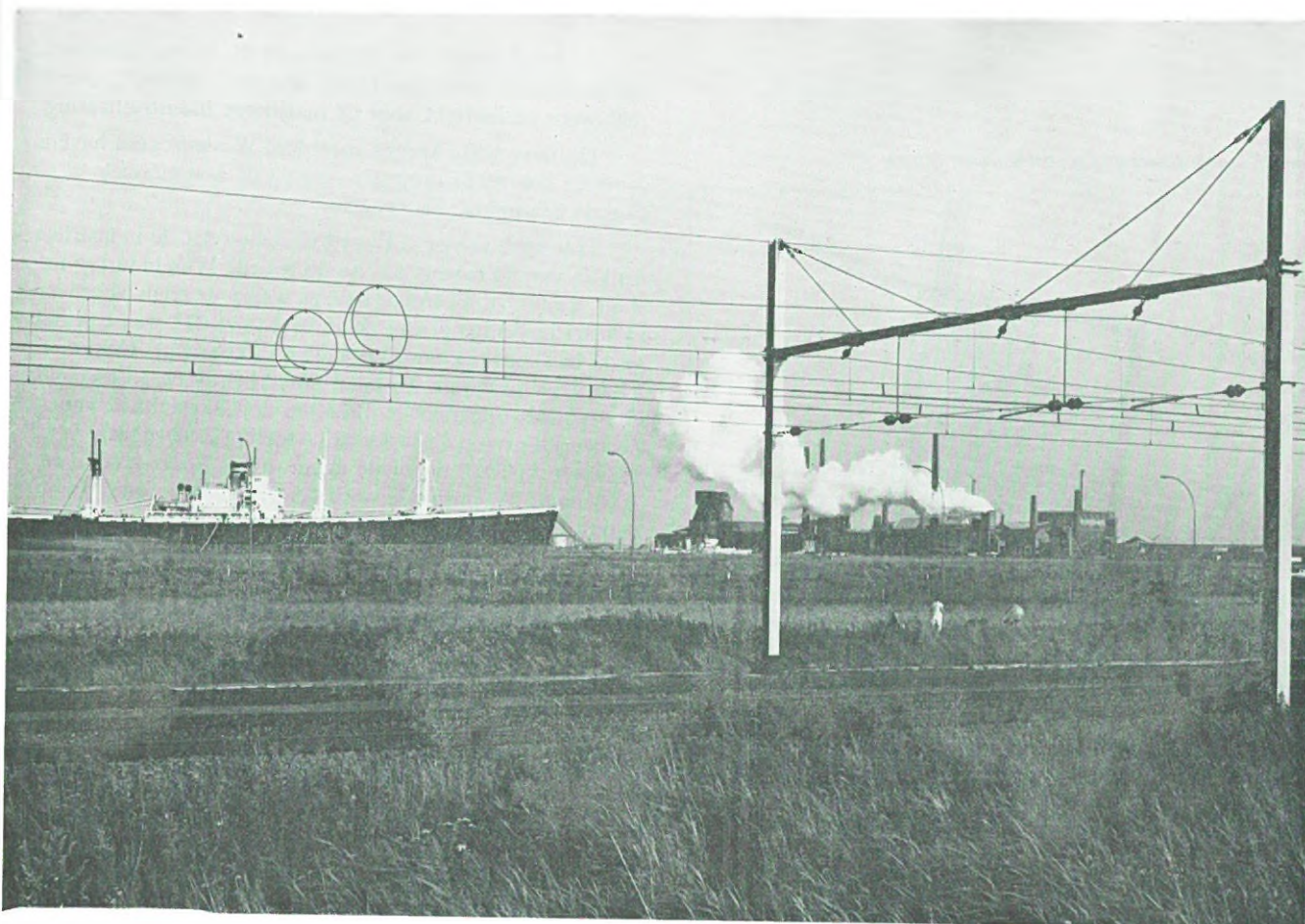


Foto Inbel, Brussel

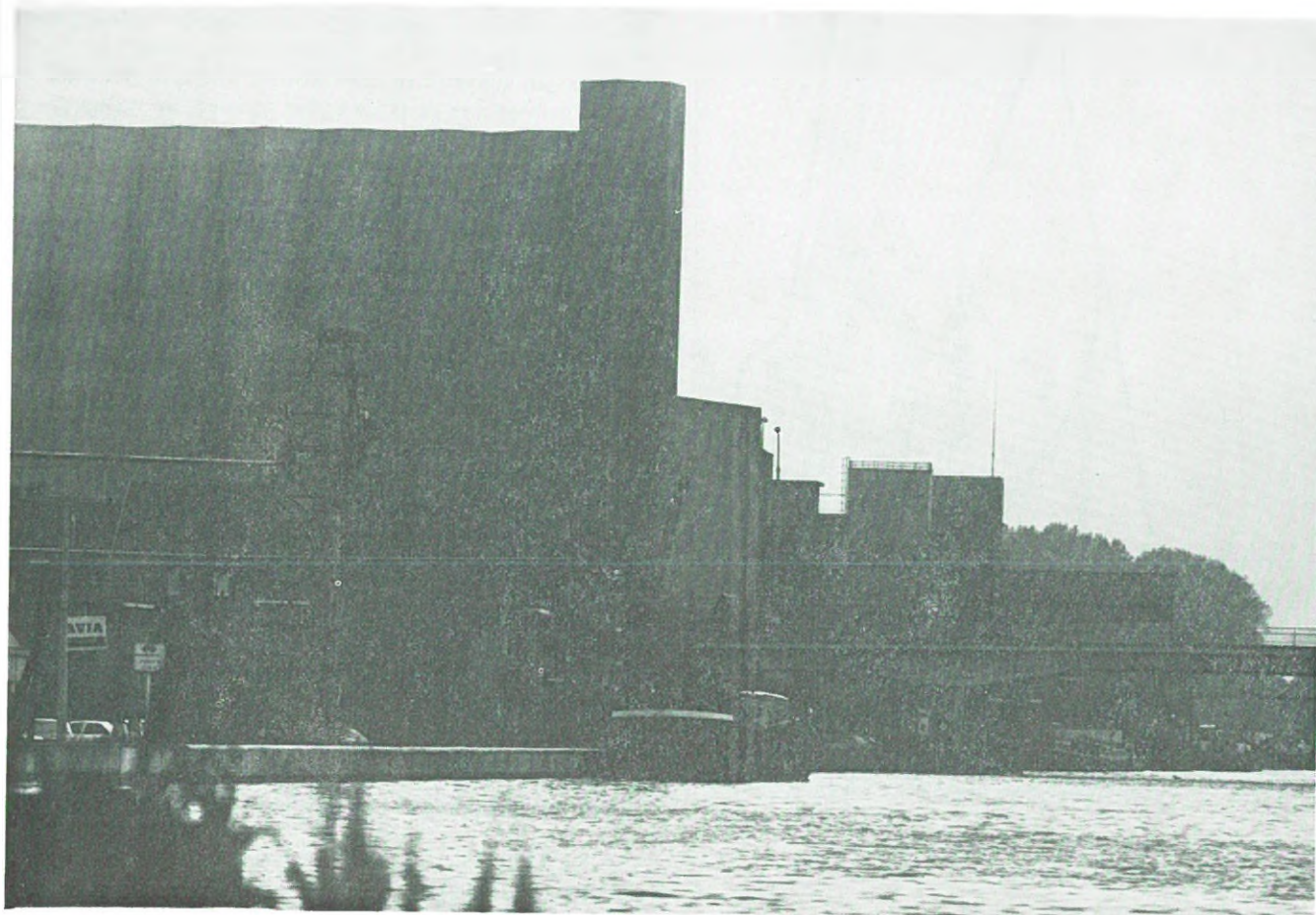


Foto H. Maertens, Brugge

40 ha ten zuiden van het kanaal Oostende-Brugge (gabariet stroomopwaarts UCB : 2.000 ton en stroomafwaarts UCB : 4.000 ton ; gepland gabariet stroomafwaarts Plassendale : 8.000 ton) en circa 90 ha in de nieuwe achterhaven (ten noorden van het kanaal).

Te Zeebrugge-Brugge zijn er twee oppervlakten beschikbaar. Een eerste complex is gesitueerd te Zeebrugge rond het verbindingsdok tussen de nieuwe zeeluis en het Boudewijnkanaal. Ten zuiden van dit dok is er een zone van netto circa 700 ha ; ten noorden van het dok ligt nog circa 90 ha die eerder een gemengde commerciële-industriële roeping heeft. Het complex wordt toegankelijk gemaakt voor schepen van 125.000 ton. De tweede zone is gelegen langs het Boudewijnkanaal (zone Herdersbrug), groot circa 80 ha. Het gabariet van de waterweg op deze plaats is 6.500 ton.

Tabel : Industriële bedrijven met 20 of meer tewerkgestelden (1981) en gelegen langs vaarwater

Naam	Aard	Arbeids- plaatsen
<i>Maritiem industrializerings- punt Oostende</i>		
1. Industrie des pêcheries	scheepswerf	23
2. Seghers	scheepswerf	46
3. Ostend Stores and Ropeworks	spinnerij harde vezels	272
4. Frima-Viking	visverwerking	177
5. SCAP	scheepswerf	34
6. Morubel	visverwerking	63
7. IVES	scheepsonderhoud, elektromechanica	188
8. Scheepswerven Beliard Oostende (SBO)	scheepswerf	157
9. United Foods	visverwerking	93
10. EBES	elektriciteitsproductie	240
11. ORAC	plasticverwerking	21
12. UCB	scheikundige nijverheid	828
13. Scheepswerf Beliard Oostende (SBO)	scheepswerf	in aanbouw
<i>Maritiem industrializerings- punt Zeebrugge</i>		
1. Schmitz-Söhne	machinebouw	37
2. Carcoke	kooks	211
3. Glaverbel	glas	381
4. Perfecta	scheepsherstel	28
5. Valcke	scheepsherstel	31
6. Zeebrugge Container Repair	metaal	21
<i>Maritiem industrializerings- punt achterhaven Brugge</i>		
1. Outboard Marine	motoren	942
2. Email Brugge	stikstofnijverheid	134
3. Ysenbrandt	metaalbouw	28
4. Motogroup	machinebouw	68
5. Kathy	suikerwaren	58
6. A. Vandenabeele	visverwerking	89
7. Eurocolor	verven	67
8. UCO	textiel	357
9. Voeders Huys	veevoeders	49
10. Delanghe	metaalbouw	22
11. CDV Steel Construction	metaalbouw	50

De Zeehaventerreinen te Zeebrugge hebben een zeer bijzondere aantrekkingskracht omwille van de aanvoer- en afvoermogelijkheden met grotere zeeschepen. Dit laatste speelt niet enkel een rol bij de aanvoer van grondstoffen doch eveneens bij de afvoer van eindprodukten. Niet veel havens in West-Europa kunnen industriegronden aanbieden achter een sluis van 125.000 ton.

De uitzonderlijke ligging en de relatief beperkte oppervlakte van de terreinen moeten elkeen aanzetten zeer selectief op te treden bij het aantrekken en vestigen van nieuwe bedrijven. Industriële zeehavenbedrijven zijn immers zeer ruimte-intensief.

De selectiviteit dringt zich echter niet enkel op omwille van de schaarste aan terreinen aan diepvaarwater, doch ook omwille van milieueisen en van de belangen van de toeristische sektor aan de Kustzone. Konfliktsituaties tussen de toeristische functie van de Kust en de maritieme industrialisering moeten tot een maximum worden vermeden. In deze geest werden in het verleden projecten afgewezen.

Maritieme industrialisering en technische polarizatie

In meerdere havengebieden kan men typische voorbeelden vinden van technische polarizatie tussen industriële bedrijven. Deze technische polarizatie kan twee vormen aannemen : (a) opwaartse binding (backward linkage) door opnemng van semi-afgewerkte produkten of nevenprodukten (ook onder gas- of vloeibare vorm) in het produktieproces of neerwaartse binding (foreward linkage) door het aantrekken van nieuwe produktieprocessen die de produkten van een of meerdere bestaande bedrijven aanwenden.

Gekende voorbeelden van technische polarizatie in havengebieden zijn Antwerpen, Rotterdam en IJmuiden.

De huidig-voortliggende industriële projecten voor de haven van Zeebrugge laten een sterke technische polarizatie verwachten. Op het huidig ogenblik zijn er een drietal projecten zeer aktueel namelijk de LNG-terminal (in aanbouw), de nieuwe kooksfabriek met een capaciteit van 1,2 miljoen ton of viermaal de bestaande capaciteit en het overslagbedrijf Seabulk nv.

Tussen de LNG-terminal en de geplande nieuwe kooksfabriek is de potentiële synergie bijzonder groot, waardoor voor beide vestigingen een belangrijke kostenbesparing mogelijk is.

Door het samengaan van een kooksfabriek met de LNG-terminal kan een valorizatie gegeven worden aan de afvalwarmte die vrijkomt uit de afkoeling van de kooks-ovengassen en het blussen van de gloeiende kooks. Per uur zijn er 92 Gcal die gerekupereerd kunnen worden ; de LNG-terminal heeft gemiddelde 80 Gcal aan hervergas-singswarmte nodig zodat beide produktieprocessen op elkander afgestemd kunnen worden. Op de LNG-terminal wordt hierdoor het zeewater vervangen door afvalwarmte waardoor de pomparbeid zeer gevoelig vermindert. Omgekeerd wordt de terminal een leverancier van koelwater aan de kooksfabriek (afkoeling van gassen) waardoor ook daar de werkingskosten verminderen.

In beide projecten worden hierdoor de investeringskosten beperkt : (a) op de LNG-terminal door de verminderde dimensionering van de zeewatervang en de warmtewisselaars, (b) in de kooksfabriek door vervanging

van het GIPROKOKS-procédé door het veel beterkope ERIN-procédé voor het blussen van de kooks.

Dit is enkel een voorbeeld van de technische polarisatiemogelijkheid. Er zijn er uiteraard vele andere, onder meer het gehele toepassingsveld van de valorisatie van de koude bij de omzetting van aardgas in liquide vorm tot aardgas in gasvorm. Hier verwijzen we naar het artikel van Ir. J. Maertens, 'LNG-koudevalorisatie: uitdaging en noodzaak voor Zeebrugge', verschenen in nr. 3 van deze jaargang van West-Vlaanderen Werkt.

De technische polarisatie is echter niet noodzakelijk beperkt tot bindingen binnen het havengebied. Tussen de maritieme havenpunten in West-Vlaanderen is er een zekere technische binding. Zo wordt kooksofengas van Carcoke via pijpleiding geleverd aan de UCB te Oostende. In de nabije toekomst zal Carcoke waterstof winnen uit het kooksofengas. Deze produktie zal via een speciale pijpleiding eveneens aan de UCB worden geleverd in het raam van de ammoniakproduktie.

Gelijkaardige bindingen zijn uiteraard mogelijk tussen Zeebrugge en andere havengebieden in ons land, meer bepaald met de Gentse kanaalzone en de achterhaven van Antwerpen.

Besluit

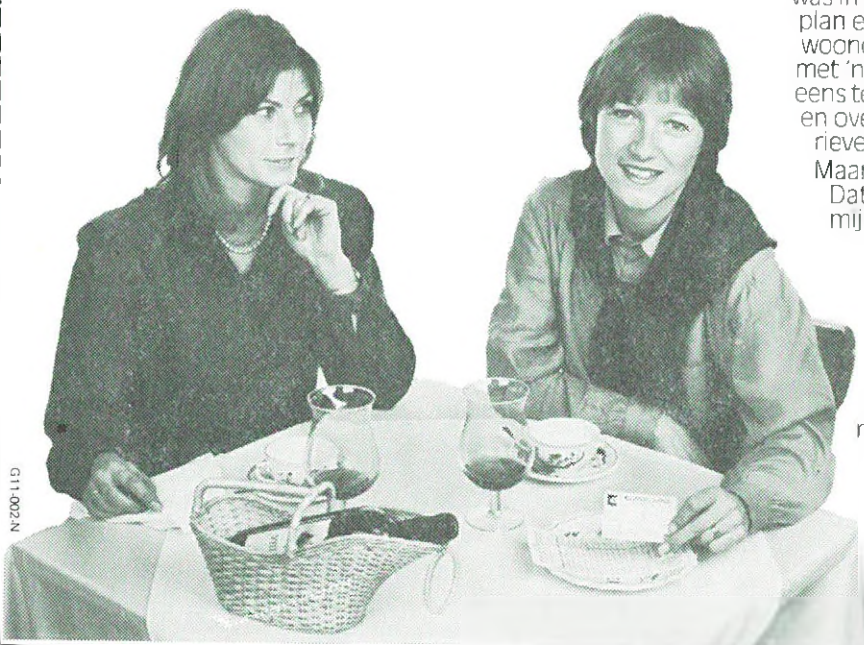
In het werkgelegenheidsbeleid van de GOM - West-Vlaanderen — via het begeleiden van projekten — zullen de havenpunten, bij een herneming van de konjunktuur,

een vitale rol spelen. Maritieme industrializeringsmogelijkheden zijn ware troeven. De uitbouw van de haven van Zeebrugge heeft uiteraard een nationale en zelfs een internationale betekenis. De industriële funktie zal evenmin beperkt blijven tot het onmiddellijke achterland. De gehele provincie West-Vlaanderen zal indirekt worden opgetrokken. Niet-watergebonden nieuwe vestigingen moeten bij voorkeur worden gedraineerd naar het zuiden van de Provincie en de Westhoek.

Vóór een paar jaar werd door het Westvlaams Ekonomisch Stuiebureau een berekening gemaakt van de weerslag van de uitbouw van de haven van Zeebrugge op de werkgelegenheid. Op basis van de uitbouw van kommerciële, energetische en industriële funktie kan, binnen de periode van een decennium en mits een hernemende internationale ekonomische konjunktuur, de haven van Zeebrugge 8.200 tot 9.800 additionele arbeidsplaatsen bieden. De industriële funktie zou hierbij 45 % tot 50 % voor zijn rekening nemen. Onnodig te zeggen dat een dergelijke aangroei van werkgelegenheid een direkte weerslag heeft op de tertiaire sektor die niets heeft uit te staan met de haven.

In het licht van de opening van de nieuwe zeesluis en de toegangsmogelijkheid tot de achterhaven voor grote schepen, heeft de GOM - West-Vlaanderen een aanvang genomen met een kampanje om de vestigingsmogelijkheden te Zeebrugge kenbaar te maken. De opening van de nieuwe zeesluis zal op zichzelf een prikkel betekenen door de aandacht die de internationale pers hieraan zal verlenen. Op deze wijze zal de nieuwe sluis een hefboomfunktie hebben in het werkgelegenheidsbeleid.

Eurocard op reis...da's prima maar ik gebruik ze evengoed in België.



De eerste keer dat ik echt van Eurocard hoorde, was in mijn G-bankkantoor. Ik was toen net van plan een vriendin die sinds kort in Amerika woonde, te gaan opzoeken (ja ze was getrouwd met 'n Amerikaan). Zo'n kans om daar ook eens te komen wilde ik niet laten voorbijgaan... en overigens is het met de huidige vliegtarieven best doenbaar.

Maar hoeveel dollars moest ik meenemen? Dat probleem was viug geregeld door mijn G-bankman... ik ontving een Eurocard.

3 300.000 handelszaken over de hele wereld — hotels, restaurants, winkels — nemen ze aan.

En sindsdien gebruik ik ook in België m'n Eurocard om sommige betalingen te doen.

Geef toe dat het soms nuttig is naar de States te gaan... al was het maar om een modern betaalsysteem in uw eigen bankkantoor te ontdekken.



Generale
Bankmaatschappij