

Flows

Europese havens staan voor miljardenbrede investeringskloof

   12 maart om 10:37

 Share  Tweet  Share

Over de komende tien jaar hebben de Europese havens bijna 50 miljard euro aan nieuwe investeringen nodig. Zij kunnen daarvan minder dan de helft zelf financieren. Om de kloof te dichten blijven Europese subsidies broodnodig, zegt ESPO.



ESPO (European Sea Ports Organisation) liet een studie uitvoeren over de investeringsbehoeften van de havens in de EU-27 (het Verenigd Koninkrijk blijft omwille van de brexit buiten beeld) over de periode 2018-2027.

Het rapport past in de publieke consultatie rond het 'Multiannual Financial Framework' (MFF) en de nieuwe 'Connecting Europe Facility' (CEF II) van de Europese Unie voor de periode 2021-2027. Een veertigtal organisaties uitte eind februari al [de vrees dat de transportsector in de strijd om de Europese investeringskredieten en subsidies aan een te kort eind zal trekken](#). Dat brengt de eigen doelstellingen van de EU op het stuk van transport, energie en milieu in gevaar, was hun boodschap.

48 miljard euro

De studie van de Europese zeehavenorganisatie maakt duidelijk hoe belangrijk Europese steun is voor de EU-havens. In de komende tien jaar hebben de zeehavens uit de EU-27 liefst 48 miljard euro aan nieuwe investeringen nodig.

Dat geld is lang niet alleen bestemd voor haveninfrastructuur, maritieme toegankelijkheid en hinterlandverbindingen om de groei van het goederenverkeer op te vangen. Het moet de havens ook in staat stellen het hoofd te bieden aan “externe” uitdagingen zoals de verduurzaming van hun bedrijvigheid, de voortschrijdende digitalisering, de energietransitie, klimaatverandering, automatisering en veiligheid. Want havens krijgen in die context steeds meer taken en verantwoordelijkheden toegeschoven, beklemtoont het rapport.

Kloof

Van de bijna 5 miljard euro die jaarlijks nodig zijn, kunnen de havens zelf maar 2,2 miljard euro ophoesten, becijferden de opstellers van het rapport op basis van een enquête bij de Europese havens en lidstaten. Bovendien varieert hun financieringscapaciteit heel sterk van de ene tot de andere haven.

Het betekent dat gemiddeld om en bij 2,6 miljard euro per jaar van het totaal uit andere bronnen moet komen. ESPO rekent daarvoor in niet geringe mate op steun uit Europese hoek.

“Havens staan open voor innovatieve financiële instrumenten. Maar subsidies blijven essentieel om havenprojecten te bekostigen met een hoge toegevoegde waarde, maar een lage financiële return. Voor dat soort ‘unbankable’ projecten spelen lenen slechts een tweederangsrol en kunnen ze subsidies niet vervangen”, onderstreept secretaris-generaal Isabelle Ryckbost (foto).

Europese toegevoegde waarde

Europa moet daarom een methodologie uitwerken die de “Europese toegevoegde waarde” van de havens en hun investeringsdossiers beter tot haar recht laat komen, is een van de aanbevelingen van ESPO.

“Het is van cruciaal belang om havens als internationale infrastructuur te erkennen. Minder dan 10% van de lading die Europese havens behandelen, heeft betrekking op binnenlands verkeer. Havens zijn niet alleen de gateways voor handel met andere landen, zij scheppen ook toegevoegde waarde die de nationale grenzen overschrijdt”, zegt Ryckbost daarover.

Een strengere kosten-batenanalyse en een langetermijnvisie inzake investeringsbeleid die daar bij de toekenning van subsidies rekening mee houden, zouden eveneens helpen.

De volledige studie vindt u [hier](#).

Jean-Louis Vandevoorde