

Ondanks alles bent u nog wel een overheidsmanager. Is dat benijdenswaardig? Dirk Wauters, de directeur-generaal van de VRT, moet bijvoorbeeld zoveel partijen tevreden houden dat hij ogenschijnlijk voor niemand goed kan doen.

*Eddy Bruyninckx:* "De VRT is natuurlijk de haven niet. Het klopt wel dat we met heel wat externe groepen rekening moeten houden, maar dat is nu net zo boeiend. Eerst hebben we de minister van de haven, in het geval van Kris Peeters is dat ook de minister-president. Een goede relatie met de Vlaamse regering en de Vlaamse Administratie is belangrijk, want hij is financier van de haventoegeankelijkheid voor de schepen. Dan heb je Stad Antwerpen, voor wie we de havenontwikkeling en de stedelijke ontwikkeling in harmonie moeten houden. De meer voor de hand liggende partners zijn dan je eigen personeel en natuurlijk de havengebruikers zelf. Met aan *de droge kant* de concessiehouders, en aan *de natte kant* de rederijen. Ook hen moet je tevredenstellen."

De haven van Antwerpen staat wereldwijd bekend om zijn efficiëntie. Toch plaatste u in het verleden al eens een kanttekening bij de organisatie van de havenarbeid.

*Eddy Bruyninckx:* "Wij zijn wereldwijd leider in conventionele stukgoedbehandeling. De haven zorgt zelfs voor de meeste werkgelegenheid. Dan is het belangrijk dat de productiviteit er maximaal is. Een gebrek aan flexibiliteit is dan een hindernis. Nu, de wet Major die het statuut van de dokwerkers regelt, bevat een codex met exacte voorschriften. Een ploeg moet bijvoorbeeld telkens bestaan uit een aantal mensen. In Vlissingen, een opkomende concurrent, zijn de regels veel flexibeler. Dat geeft hen een voordeel. Als een job met vier dokwerkers kan worden afgewerkt, zullen er niet twee meer worden opgeroepen. Ik wil daarmee niet zeggen dat de dokwerkers slecht werk leveren, integendeel. Niet zomaar iedereen kan dat worden, en vaak is het een job die overgaat van generatie op generatie."

Het is ook wel een beroep dat zich via een specifieke selectie afschermt van de buitenwereld.

*Eddy Bruyninckx:* "Maar je zou ook kunnen zeggen dat een dergelijk gesloten rekruteringsysteem voor continuïteit zorgt. Anderzijds blijkt dat bepaalde maatschappelijke groepen zo niet vertegenwoordigd geraken. Het havenbedrijf kan daar echter niets aan doen. Het is onze bevoegdheid niet."

Hoezo? Dokwerkers zijn toch essentieel in het aantrekken van bedrijven?

*Eddy Bruyninckx:* "Dat is zonder meer juist. Toch staan ook bijvoorbeeld de loodsen niet onder onze verantwoordelijkheid, maar onder die van het Vlaams Gewest. Een paar jaar geleden hebben zij gestaakt. Dat was voor de haven een ramp. Zulke

acties zorgen ook voor een slechte internationale reputatie. Bedrijven willen geen onzekerheid. Eigenlijk willen we een grotere betrokkenheid van het Havenbedrijf op dit terrein tot stand zien komen."

Toch heeft de haven zo'n goede reputatie dat buitenlandse bedrijven zowat alle grote naties hebben opgekocht.

*Eddy Bruyninckx:* "Dat klopt. De containerbehandeling is erg geglobaliseerd. De tonnage van onze haven berust voor 52 procent op containers. Die komt quasi integraal op rekening van twee terminaloperatoren: DPW uit Dubai, het vroegere Seaport Terminals van Fernand Huts, en PSA uit Singapore, die de Hesse-Noord Natie heeft overgenomen. Je kunt je afvragen of die internationale overnames wel nodig waren. Onze lokale terminaloperatoren hadden in de wereld een ongelooflijk goede reputatie. Ze hadden zelfs nog kunnen uitgroeien tot absolute wereldspelers."

Nu verovert Azië de wereldmarkt. Hoe spelen jullie daarop in?

*Eddy Bruyninckx:* "In het verleden hebben we de boot wat gemist, waardoor Hamburg en Rotterdam ons ver voor liggen. We zijn nu al een paar keer naar de grote Chinese havens geweest om ons beter te profileren. Dat begint aardig te lukken. We hebben ook enkele promotiemedewerkers aangenomen om

