

Rapport

Valorisatie containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens

Deel I: doelstellingen, diagnose en oplossingsrichtingen

Met medewerking van:



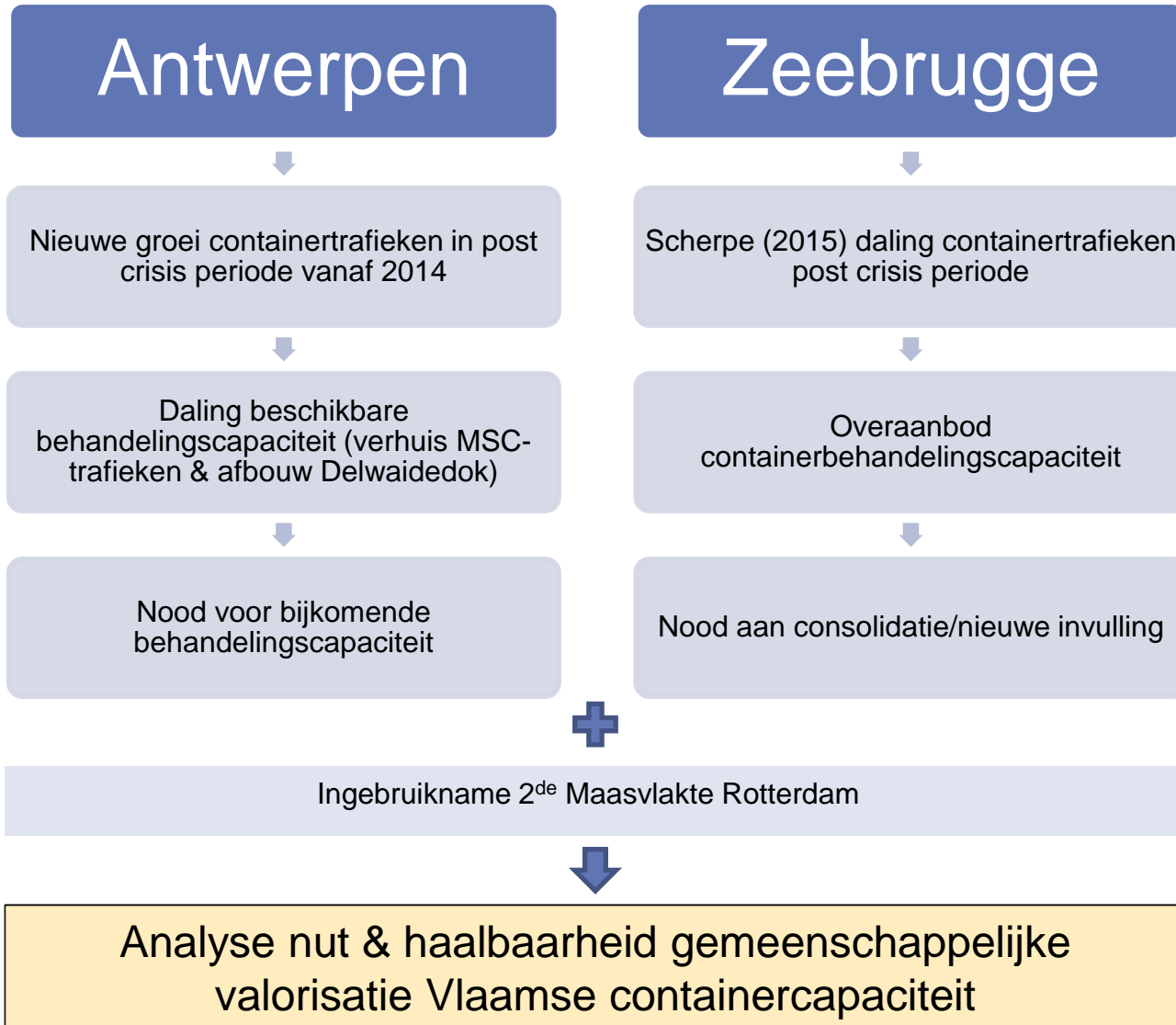
GHC
Jan Blomme
Bernard Rommel
Stefan Coolsaet
Versie: 1.0
Datum: 29/09/2015

Inhoud

- Vraagstelling
- Werkplan
- Diagnose
- Conclusies
- Oplossingsrichtingen



Aanleiding



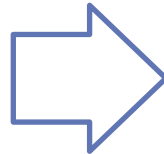
Inhoud

- **Vraagstelling**
- Werkplan
- Doelstellingen
- Diagnose
- Conclusies
- Oplossingsrichtingen



Opdracht en vraagstelling

“De Vlaamse regering gelast de vakminister om voor 30 november 2015 concrete aanbevelingen en plan van aanpak voor te leggen met het oog op een maximale valorisatie van de beschikbare containercapaciteit in Vlaanderen door het aantrekken van bijkomende trafieken”.



“Begin 2016 zullen deze initiatieven op het terrein worden uitgewerkt door een door de havenbesturen op te richten ontwikkelingsmaatschappij waarvan de modaliteiten werden vastgelegd tijdens het onderzoek”

(Beslissing Vlaamse regering d.d. 17 juli 2015)

Vraagstelling:

Kan een beleids- en beheersconcept worden ontwikkeld dat:

- de competitiviteit van de diepzeecontainerhavens in Vlaanderen versterkt
- en daarbij hun gezamenlijke capaciteit maximaal valoriseert en
- via een samenwerkingsmodel wordt aangestuurd?



Inhoud

- Vraagstelling
- **Werkplan**
- Doelstellingen
- Diagnose
- Conclusies
- Oplossingsrichtingen

Overzicht: aanpak rapport containerstrategie Antwerpen - Zeebrugge



WAAROM

- Malaise en terugval containeroverslag Zeebrugge, te bescheiden positie Antwerpen voor aanlopen Verre Oosten
- Fundamentele structuurbreuk containerindustrie na 2009:
 - capaciteitsoverschot: vraag < aanbod
 - hogere volatiliteit:
 - schaalvergroting schepen
 - minder strings & calls
 - wijzigende call patronen
 - onstabiele allianties
 - tragere groei
- Toename concurrentie door ingebruikname 2^{de} Maasvlakte
- Specifieke situatie in Antwerpen en Zeebrugge: nautisch, cargogeneratie, havendiensten, ontsluiting achterland

Dominantie MSC in Antwerpen

WAT

- **Opstellen aanbevelingen en plan van aanpak** rond:
 - versterken competitiviteit containerbehandeling Antwerpen en Zeebrugge.
 - valorisatie container-behandelingscapaciteit in beide havens.
 - samenwerkingsmodel containersector met éénduidige managementstructuur.

HOE/HEFBOMEN

- Opstart werkgroep met ANTW-ZEEB
- Analyse huidige business context en evoluties over de afgelopen jaren
- Analyse haalbaarheid concepten ANTW – ZEEB vanuit standpunt van:
 - rederijen
 - havenbesturen
 - Vlaamse overheid
 - regionale economie
- Analyse oplossingsrichtingen achterlandvervoer.
- Analyse mogelijke samenwerkingsmodellen voor implementatie gemeenschappelijke containerstrategie:
 - juridische vorm
 - waarderingseffecten en kosten/baten

RESULTAAT

- Rapport containerstrategie Antwerpen-Zeebrugge met als onderdelen:
 - economische analyse huidige business context
 - Analyse haalbaarheid businessconcepten
 - analyse achterlandvervoer
 - overzicht samenwerkingsmodellen
- Communicatie naar stakeholders (minister, kabinet, regering, raden van bestuur, Vlaamse administratie)



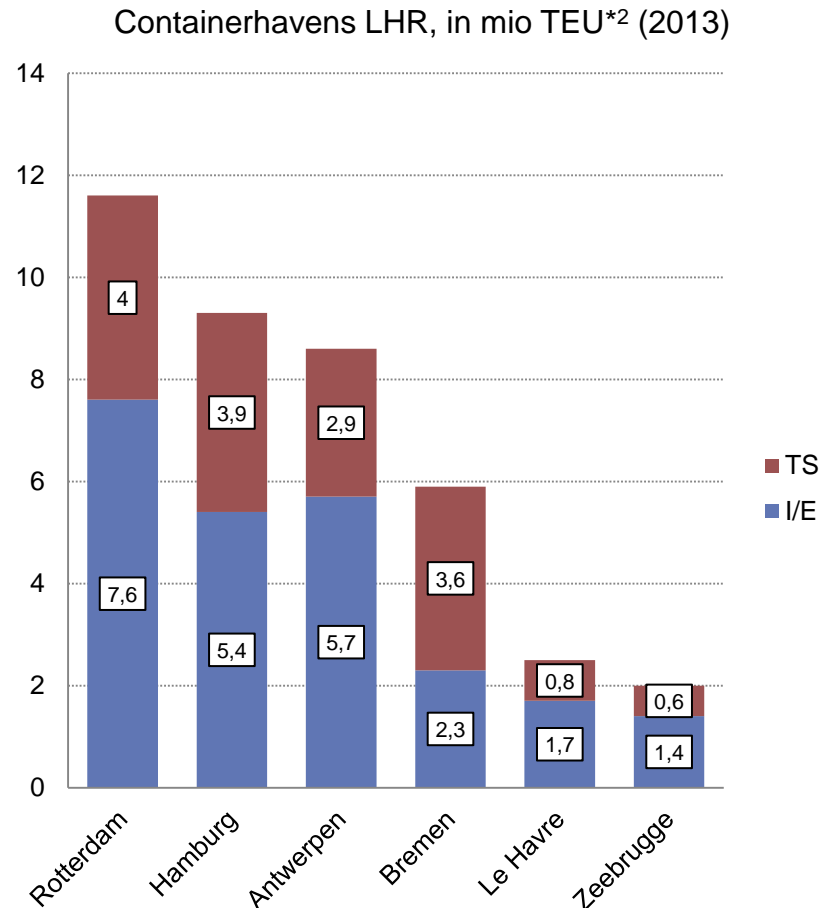
Inhoud

- Vraagstelling
- Werkplan
- Doelstellingen
- **Diagnose**
 - Positionering Westhavens
 - Historiek
 - Actuele situatie
 - Toekomstperspectieven container
 - Impact A/Z
 - Conclusies
- Oplossingsrichtingen
 - Samenwerkingsmodellen



Positionering Westhavens (I)

- NW-Europa (2013): markt van 40 mio teu, waarvan 24 mio teu achterland (I/E: 60%) en 16 mio teu transshipment (TS *1: 40%)
- Westhavens (Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge) hebben marktaandeel van 56%.
 - Voor achterlandtrafiek bedraagt het marktaandeel van de Westhavens zelfs 61%
- De Westhavens hebben een sterkere focus op achterland, de Noordhavens (Hamburg en Bremen) meer op TS
 - Aandeel TS Westhavens: 34%
 - Aandeel TS Noordhavens: 49%
- Binnen NW-Europa is er een top 3 containerhavens (mainports)
 - Top 3: Rotterdam, Hamburg en Antwerpen (75%)
 - In between: Bremen
 - Middelgroot: Le Havre en Zeebrugge
 - Klein: Duinkerken, Willemshaven



*1 Transshipment (TS), het overladen van containers uit "deap sea"-schepen naar "feeder"-schepen

*2 Deepsea en Shortsea samen

Positionering Westhavens (II)

Het containersegment in de drie containerhavens in de Benelux is verschillend op vlak van geografisch voorland, scheepstype en aanloop patroon

Rotterdam

- Sterk (“incontournable”) op het Verre Oosten (VO) vaargebied maar ook prominent aanwezig op de andere vaargebieden.
- Vaak “1th port of call” (ilport) + veel “double calls”. TS met ca. 35% belangrijk
- Zowel belangrijke deepsea als shortsea component

Antwerpen

- Sterk op alle vaargebieden maar minder prominent aanwezig op het VO
- Voor VO tot voor kort overwegend “last port of call” (export)
- Sterke aanwezigheid MSC verklaart belangrijke feeder- en relay TS component van ca. 35%

Zeebrugge

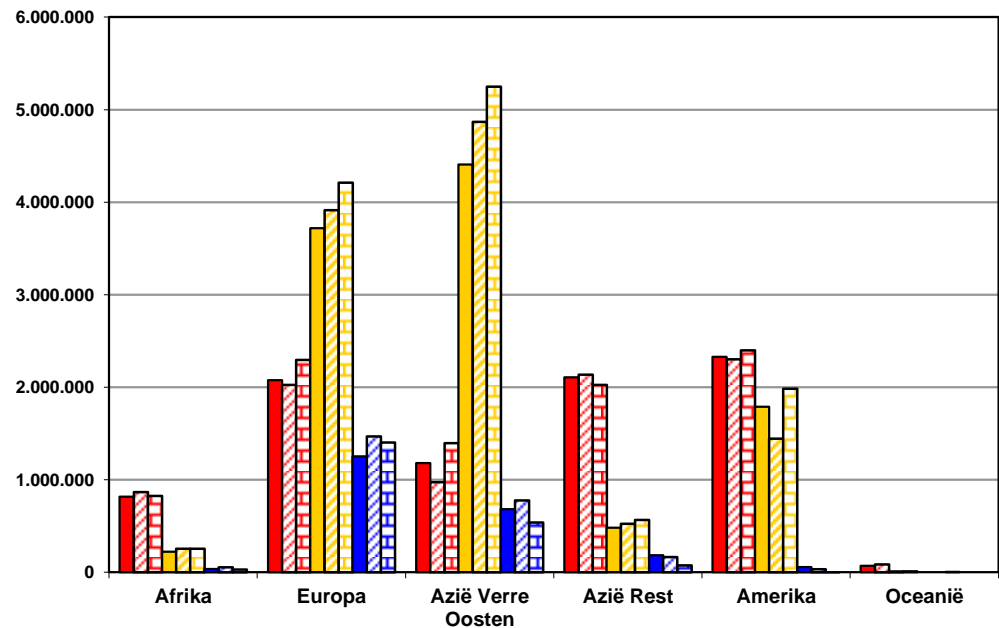
- Voor deepsea-trafieken overwegend actief op de VO-handelsroute
- Zowel deepsea maar ook belangrijke shortsea component (Europa, ro-ro en ferrytrafieken)

Positionering Westhavens (III)

Geografische positionering maritiem voorland

- Antwerpen: actief op alle vaargebieden. Op één na marktleider op alle vaargebieden. Wel ondervertegenwoordigd op VO (belangrijkste markt met >50%)
- Zeebrugge: uitsluitend gericht op VO (Azië) en Europa (feeder + shortsea)
- Rotterdam: actief op alle gebieden maar zeer sterke positie op VO en Europa (feeder VO + shortsea)

Trafieken per vaargebied (TEU)



Bron: studiedienst GHA

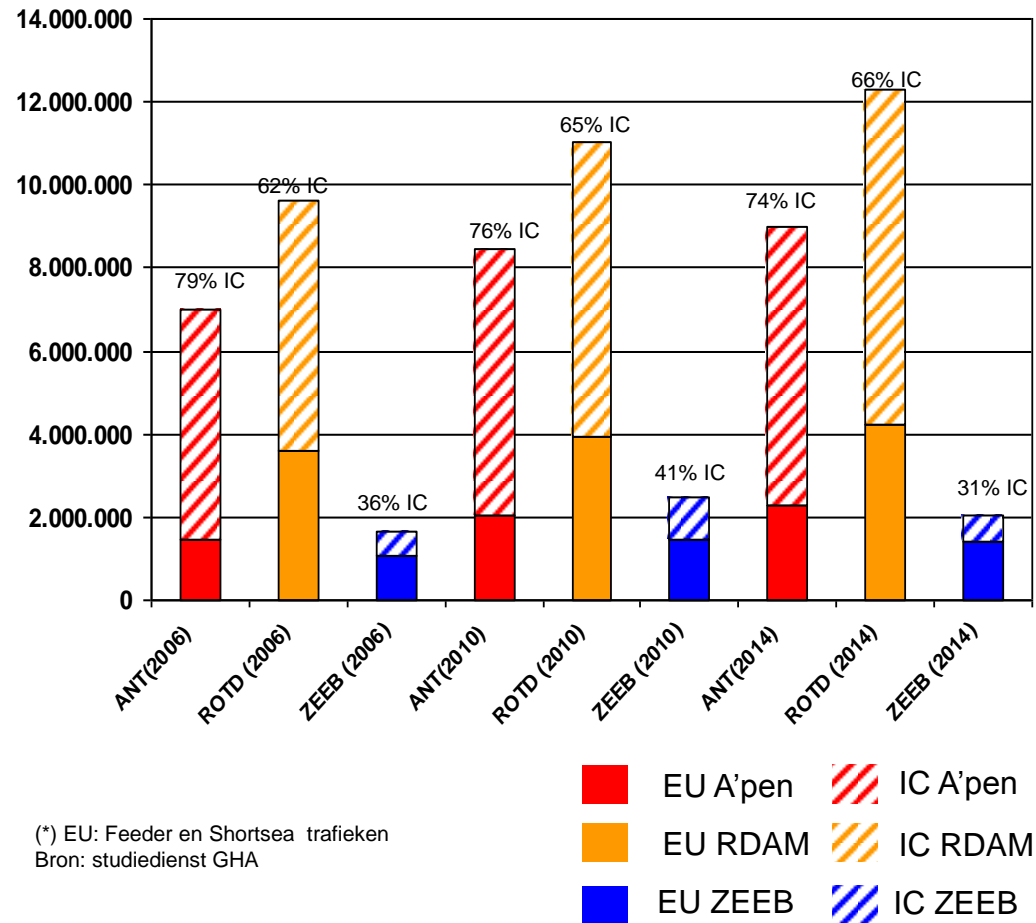


Positionering Westhavens (IV)

Geografische positionering maritiem voorland

- Rotterdam: belang van trafieken intra-EU is met 1/3 van volume groot (Feeder + shortsea)
- Expansie van Rotterdam is een intercontinentaal verhaal (2006-2014)
- Antwerpen is sterk op intercontinentale markt gericht en in volume in dit segment vergelijkbaar met Rotterdam
- Zeebrugge: sterker gericht op shortsea. Belang van intercontinentale trafieken neemt af in 2014 t.o.v. voorgaande jaren

EU^(*) versus Intercontinentaal (TEU)



Positionering Westhavens (V)

Containerscheepsmix Benelux containerhavens (2014)

Containeroverslag per scheepscategorie

- Antwerpen is vooral gespecialiseerd in Deepsea- en shortsea*¹
- Zeebrugge is een haven met een sterk gediversifieerde containermix waarbij de ro-ro component belangrijk is (deepsea- & shortsea diensten zijn goed voor)

Info van havenbesturen: niet voor verspreiding



*¹ Shortsea, incl. feederling

Positionering Westhavens (V)

Containerscheepsmix Benelux containerhavens (2014)

*Info van havenbesturen: niet
voor verspreiding*

BRON: Havenbesturen, studiedienst GHA

(*) Europese landen definitie



Positionering Westhavens (VI)

Call patroon Verre Oosten lijndiensten in NW-Europa



In NW-Europa zijn voor de VO-diensten 2 havens “incontournable”: Rotterdam in het Westen en Hamburg in het Noorden. Meestal lopen de rederijen, hetzij inkomend hetzij uitgaand nog één NW-Europese haven aan (Antwerpen, Bremen of Zeebrugge).



Inhoud

- Vraagstelling
- Werkplan
- Doelstellingen
- **Diagnose**
 - Positionering Westhavens
 - **Historiek**
 - Actuele situatie
 - Trends containerindustrie
 - Impact A/Z
 - Conclusies
- Oplossingsrichtingen
 - Samenwerkingsmodellen

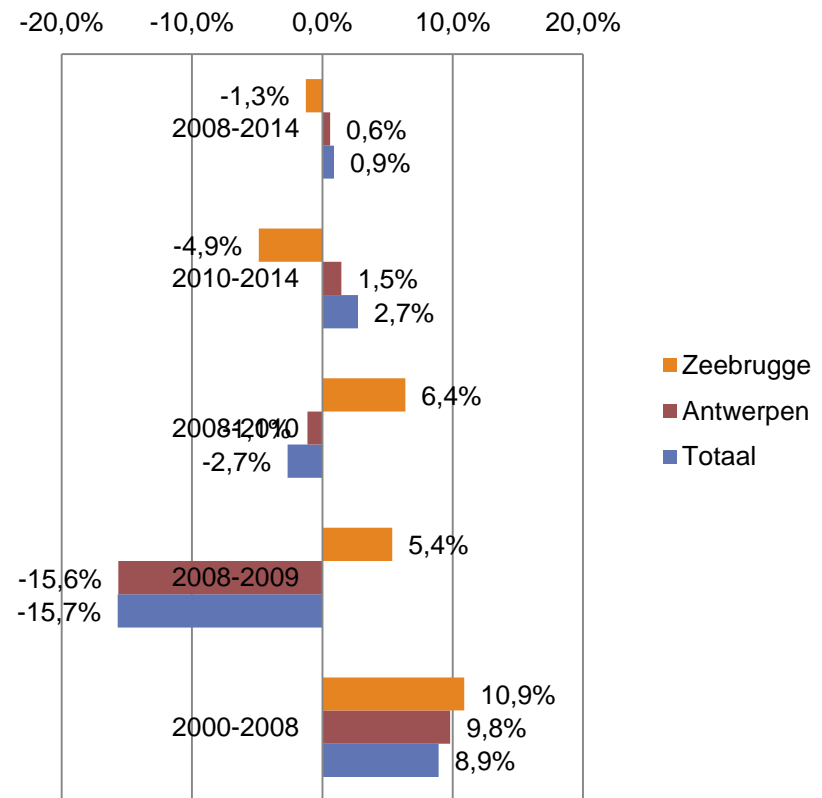


Historiek (I)

“goede en kwade dagen” Vlaamse havens

- De periode 2000-2008 was periode van excessieve groei in alle rangehavens: van 20 naar 40 mio teu (+ 9%/jaar)
- Tijdens de crisis (2008-2009) terugval van -16% in range. Zeebrugge enige uitzondering: +5,4%! Redenen:
 - Tijdelijke verplaatsing TS van Hamburg naar Zeebrugge/Rotterdam
 - Kostenbeheersing rederijen
- Al in 2010 herstel van crisis maar de groeivoeten in de daaropvolgende jaren merkkelijk lager (+2,7%/jaar)
- Zeebrugge kan succes crisisjaren niet bestendigen en kalft af (-4,9%/jaar). 2015 versnelde terugval (-23% 1^{ste} 6 maanden)

Jaarlijkse groeivoet containers (CAGR)

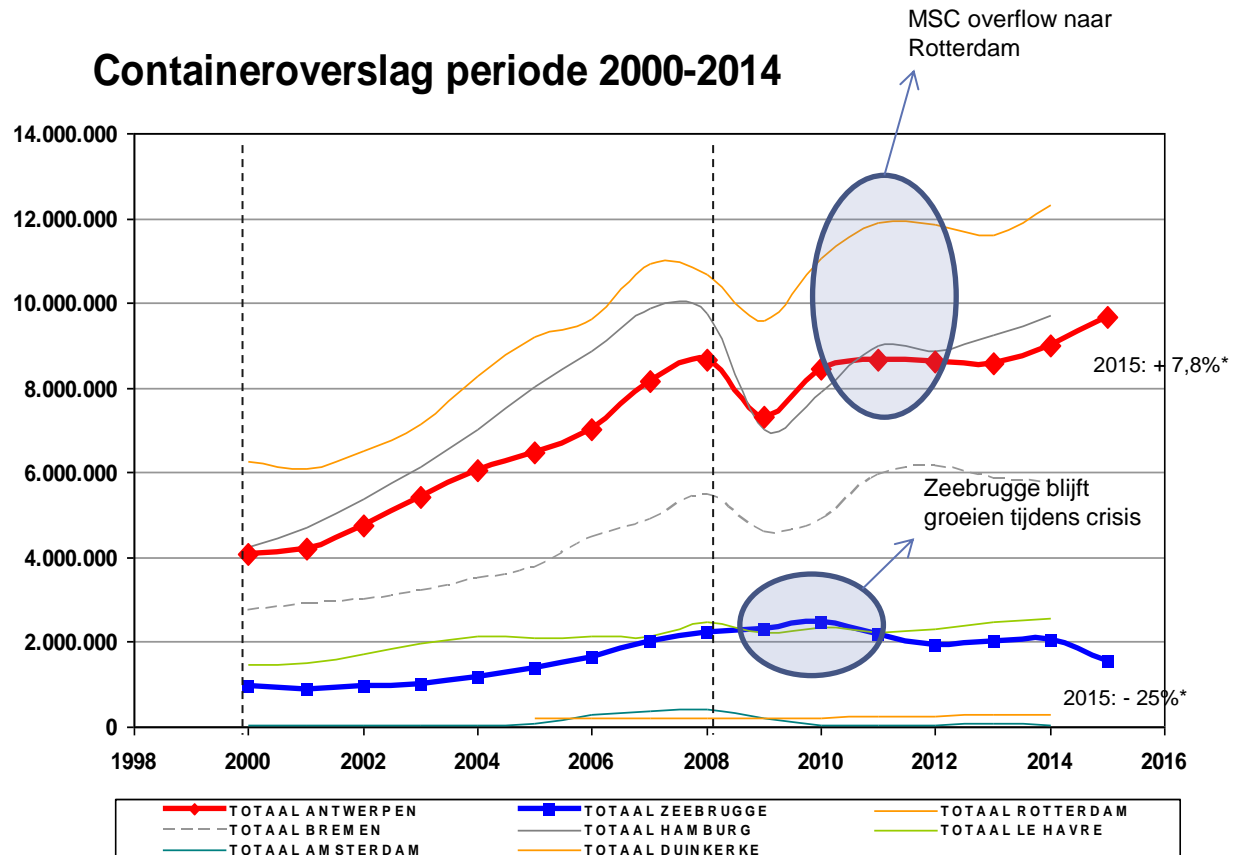


Historiek (II)

Ontwikkeling Beneluxhavens

- 2000-9: Rotterdam blijft onafgebroken marktleider maar wordt gevolgd door Hamburg & Antwerpen. ("China-boom")
- 2009-crisis zeer scherp voor Hamburg die in 2015 nog altijd niet niveau van pre-crisis behaalt
 - Redenen:
 - uitblijven verdieping Elbe
 - vertraging Chinese groei
- In post-2009 crisis stagneert containeroverslag in Antwerpen en blijft Rotterdam groeien.
 - Reden: MSC-home terminal is gesatureerd en bijkomende trafieken lopen via Rotterdam (MSC-participatie in deel ECT)
- Zeebrugge groeit ook door tijdens crisis (TS-trafieken van Hamburg) maar verliest dan snel terrein
- Le Havre stagneert al jaren
- Bremen stagneert na crisis
- Meer bescheiden nieuwkomers zoals Amsterdam en Duinkerken verdwijnen of blijven marginaal

Containeroverslag periode 2000-2014



■ A'pen
■ Zeebr.

Bron: Vlaamse havencommissie, website havenbesturen

*Extrapolatie jan – augustus 2015
**Extrapolatie Q1/Q22015

Historiek (III)

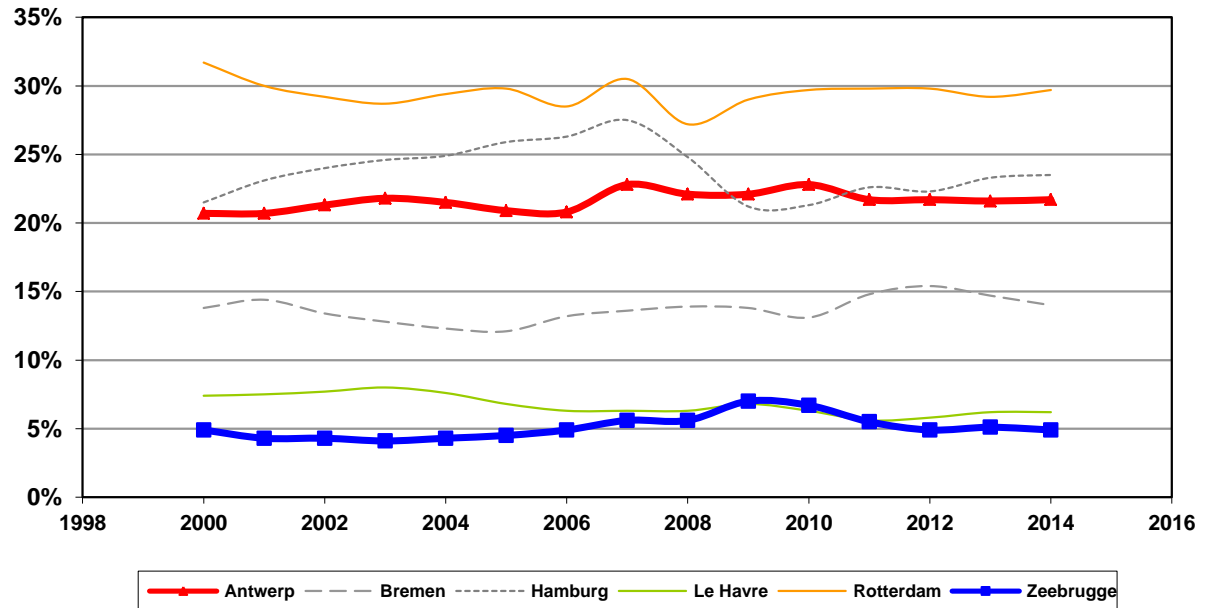
Marktaandelen LHR-havens, 2000-2014 (in %)

■ A'pen
■ Zeebr.

Marktaandelen blijven tussen 2000 en 2014 opvallend stabiel voor meeste havens

- Rotterdam blijft marktleider voor periode met aandeel van ca. 30%
- Antwerpen blijft stabiel rond de 22%
- Zeebrugge situeert zich rond de 5% met een tijdelijke doorgroei naar 7% tijdens crisisjaren

Marktaandelen periode 2000-2014



Bron: GHA



Historiek (IV)

Marktaandelen LHR-havens, 2000-2014 (in %)

- Verschuivingen in marktaandelen zijn relatief bescheiden.
- De grote verliezer is Hamburg dat weliswaar nog lichte winst boekt in achterland maar sterk verliest in TS.
 - Reden:
 - verschuiving naar andere havens (Bremen & Rotterdam)
 - rechtstreekse aanlopen Baltische havens
- De grote winnaar is Rotterdam met bescheiden winst op achterland en sterke groei in TS
- Antwerpen en in mindere mate Zeebrugge verliezen positie in achterland maar Antwerpen compenseert door forse stijging TS
- Le Havre stagneert
- Bremen stijgt licht

*Informatie van private consultant:
niet voor verspreiding*

Bron:ISL



Inhoud

- Vraagstelling
- Werkplan
- Doelstellingen
- **Diagnose**
 - Positionering Westhavens
 - Historiek
 - **Actuele situatie**
 - Trends containerindustrie
 - Impact A/Z
 - Conclusies
- Oplossingsrichtingen
 - Samenwerkingsmodellen



Actuele situatie (I)

Antwerpen (11,8 mio teu) en Zeebrugge (2,9 mio teu) beschikken samen over 8 diepzee containerterminals^(*)



Antwerpen Rechteroever (totale capaciteit (ZV)
2015: **2,8 Mio TEU**)

Antwerpen Deurganckdok (totale capaciteit (ZV) 2014-
2016: **9 Mio TEU**)



Zeebrugge Voorhaven (totale capaciteit (ZV)
2015: **2,9 Mio TEU**)

Bron: MKBA OZS, Drewry 2013
(*) Kleinere terminals uitgezonderd



Actuele situatie (II)

Rotterdam beschikt over 8 terminals^(*) (17,3 mio teu)



Maasvlakte (totale capaciteit (ZV) 2015: **13,2 Mio TEU**)














City terminals (totale capaciteit 2015 (ZV): **4,1 Mio TEU**)



(*) Kleinere terminals uitgezonderd

Actuele situatie (III)

Aandeelhouderstructuren terminals: actuele situatie (*)

Locaties	Reder		Terminal operatoren/holdings <i>Belang</i>	
	<i>Alliantie</i>	<i>Belang</i>		
RDAM-ANT-ZEEB	CMA CGM		-ANT: 10% Antwerp Gateway -RDAM: 10% Rotterdam Gateway -ZEEB: 35% Container handling Zeebrugge	
RDAM-ZEEB				 -ZEEB: 51% APMT terminal -RDAM: 100% APMT terminal 1
RDAM-ANT	MSC (*1)		-ANT: 50% MSC Home terminal -RDAM: 50% MSC Delta	 -RDAM: 30% Rdam gateway -ANT: 42% Antwerp Gate'way
	COSCO (Pacific)		-ANT: 20% PSA Noordzee terminal -ANT: 20% Antwerp Gateway -RDAM (alliance) : 49% ECT Euromax	
ANT-ZEEB				 -ANT: 100% Noordzeeterminal, 100% EU Terminal, 50% MSC home terminal -ZEEB: 65% Container handling Zeebrugge, 100% ZIP
RDAM			-RDAM (alliance): 20% Rotterdam Gateway	 -RDAM: 100% ECT delta terminal, 100% Waal- en Eemhaven, 51% ECT Euromax, 50% MSC delta, 100% ECT City terminal
ANT	Zim line		-ANT: 20% Antwerp Gateway	
ZEEB	China shipping group		-ZEEB: 24% APMT terminal	 -ZEEB: 25% APMT terminal

Bron: studiedienst GHA, Notteboom 2013, Dynamar 2015

(*) exclusief kleinere containerterminals

(*1) MSC 65% Terminal investment Ltd.

(*2) Hutchinson Port Holdings 98% ECT.



Actuele situatie (IV)

Samenvatting terminaloperatoren in westelijke havens

- **APM terminals, PSA en DP World** hebben geïnvesteerd in beschikbare containerterminalcapaciteit in verschillende westelijke havens (respectievelijk Zeeb-Rotd en Ant-Zeeb, Rotd-Antw)
- Andere grote speler **ECT** (Hutchinson Port Holdings) concentreert haar investeringen in Rotterdam
- Gecumuleerde capaciteit (*1) van de grote spelers in de drie westelijke havens in 2015 = 25,2 Mio TEU
- Sterke vertegenwoordiging van de grote spelers in de aangeboden capaciteit (2015): 25,2 Mio TEU/ 33,7 Mio TEU= **75%**

“Big four” van de terminaloperatoren



Bron: studiedienst GHA, Notteboom 2013, Dynamar 2015

(*1): Vermenigvuldiging belang terminal * beschikbare terminalcapaciteit in 2015







Actuele situatie (V)

Samenvatting containerrederijen die de westelijke havens aanlopen

“Big four” allianties en participerende rederijen

- De reder-allianties lopen de verschillende westelijke havens aan
- Er is overwicht (in TEU slotcapaciteit) van de VO-Noord-Europa loop (westbound en eastbound) in het intercontinentaal maritiem vervoer van de HLRRange (+/- 55% van de totale slotcapaciteit)
- Keuze voor hub (bv. MSC in A'pen en Rotterdam) betekent vaak ook dat de reder een belang heeft in de terminals waar de containerschepen laden en lossen.

- **2M**

- **Ocean Three**

- **CKYHE Alliance**

- **G6**




Inhoud

- Vraagstelling
- Werkplan
- Doelstellingen
- **Diagnose**
 - Historiek
 - Actuele situatie
 - Trends containersector
 - Impact A/Z
 - Conclusies
- Oplossingsrichtingen
 - Samenwerkingsmodellen



Trends (I)

“Drivers” competitieve positie havens pre- en post crisisperiode

1. Behandelingscapaciteit

- Sterke groei met te weinig aanbod capaciteit speelt in voordeel van nieuwkomers
- Trage groei met te veel aanbod capaciteit speelt in voordeel van mainports

2. Consolidatie rederijen & participatie in terminals

- Minder spelers, minder kansen voor kleinere havens en vice versa
- Participatie in terminal verhoogt kansen voor aanlopen

3. Cargogeneratie en groeitempo maritieme handel

- Hinterlandtrafiek: trage groei bevoordeelt “sterke cargogenererende havens
- Transhipment: versterkt positie kusthavens (“low cost”) en havens met “1th” en “2nd call”

4. Schaalvergroting schepen

- Impact op # “strings” en “calls”: minder calls & grotere “call size” in voordeel voor mainports
- Meespelen in 1e league vereist diepgang van min. 15 m

5. Kost en dienstverlening

- Low cost: sterk argument in tijden van crisis en stagnatie
- Behandelingstarieven komen dichterbij elkaar: nadeel voor kleinere havens

6. Achterlandontsluiting

- Beschikbaarheid alle modi
- Kost en kwaliteit (frequentie, adaptiviteit bruske veranderingen, ..)

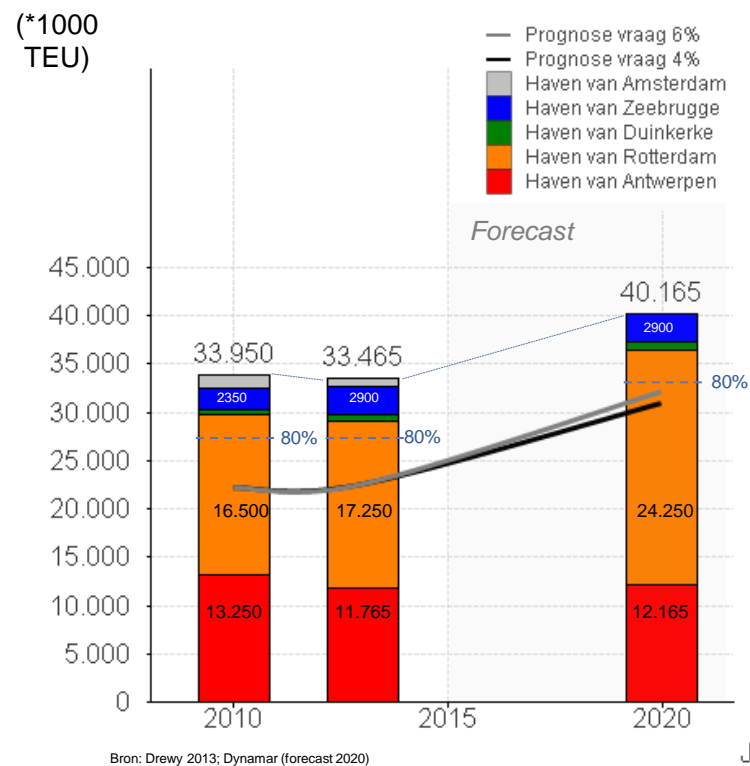
Trends (II)

Evolutie capaciteit en forecasting westelijke havens

Evolutie capaciteit

- Hypothese Zeebrugge: geen uitbreiding van de capaciteit in periode 2015-2020
- Beperkte toename capaciteit in haven Antwerpen in periode 2015-2020 (na terugval in t.g.v. verhuis MSC naar DGD 2015)
- Sterke toename capaciteit haven van de haven van Rotterdam (Maasvlakte 2)
- Spanning vraag en aanbod voor geheel Westelijke havens in de volgende jaren beperkt.

Maximale capaciteit (ZV) en verwachte groei trafieken

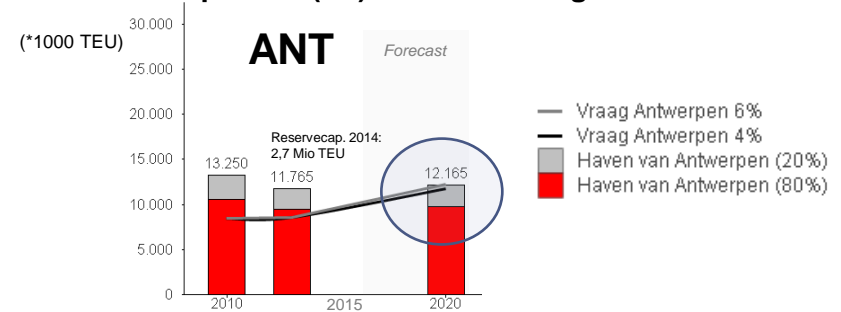


Trends (III)

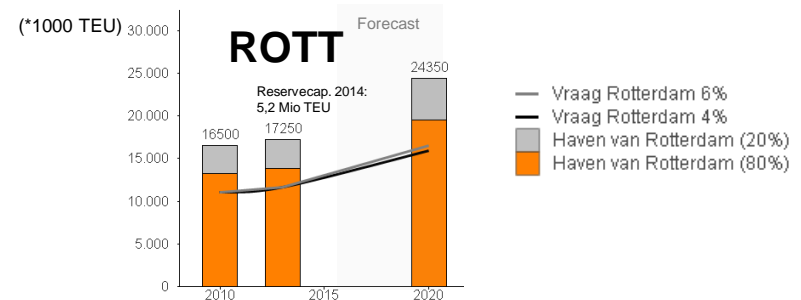
Spanning vraag en aanbod: verschillend beeld voor de westelijke havens

- Antwerpen: al ruim voor 2020 groot risico op congestie door beperkte beschikbare capaciteit in vergelijking met de prognose van containertrafiekgroei
- Rotterdam: spanning vraag en aanbod is nu beperkt en onbestaande in de toekomst
- Zeebrugge: voldoende aanbod behandelingscapaciteit.

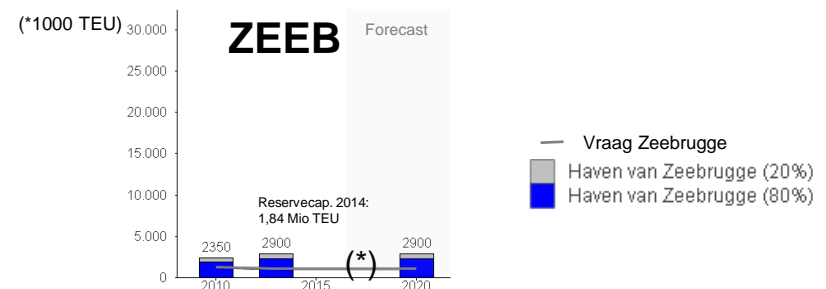
Maximale capaciteit (ZV) en verwachte groei trafieken



Maximale capaciteit (ZV) en verwachte groei trafieken



Maximale capaciteit (ZV) en verwachte groei trafieken



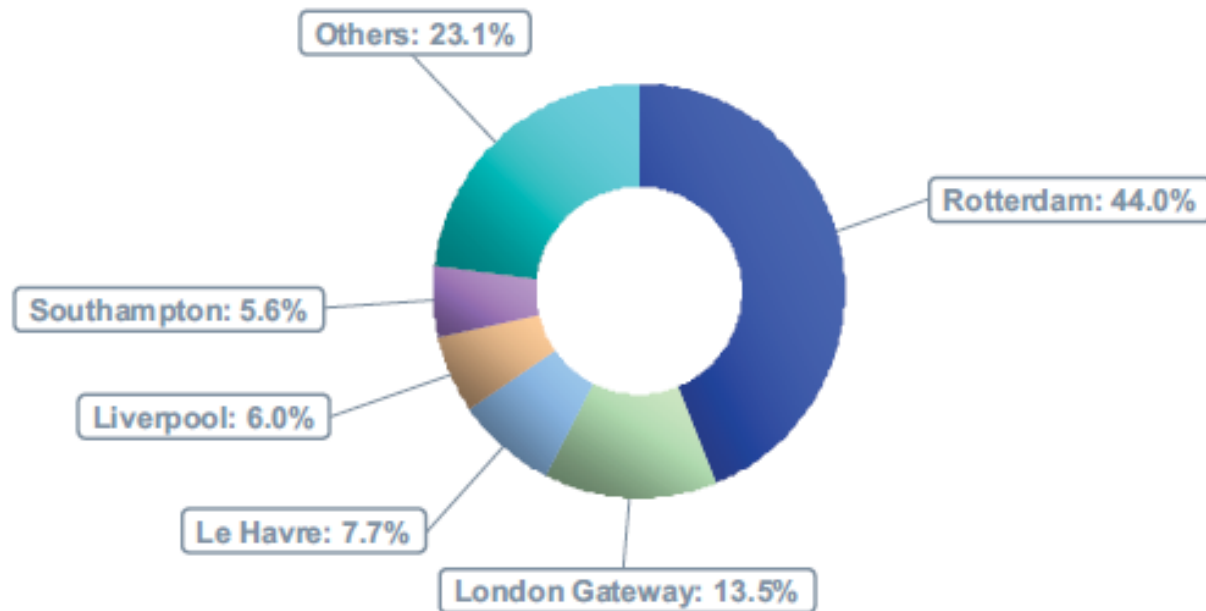
(*): Constant op basis van 2014; Exclusief scheepscategorie Roro
Bron: Drewry 2013; Dynamar (forecast 2020), studiedienst GHA



Trends (IV)

Geplande capaciteitsuitbreidingen na 2015 in NW-Europa situeren zich in Rotterdam en VK!

Figure 4.4 Breakdown of forecast capacity expansion by 2018, North Europe



Source: Drewry Maritime Research



Trends V

Containerrederij allianties (2015)

VO container trade gedomineerd door 4 allianties

- Vier dominante allianties die nu 100% van de Verre Oosten – Europa markt domineren
- Havenkeuze wordt sterk bepaald door aanwezigheid in terminals van leden van allianties
- Toename volatiliteit en onzekerheid van havenkeuzen. Havenkeuze wisselt vaak a.g.v. voorkeur één van alliantieleden
- Gelet op omvang allianties speelt cargogeneratie terug grotere rol dan voorheen. Havenkeuzes kunnen moeilijk door havenbesturen en terminaloperators worden beïnvloed

“Big four” allianties en participerende rederijen

- **2M**



- **Ocean Three**



- **CKYHE Alliance**



- **G6**



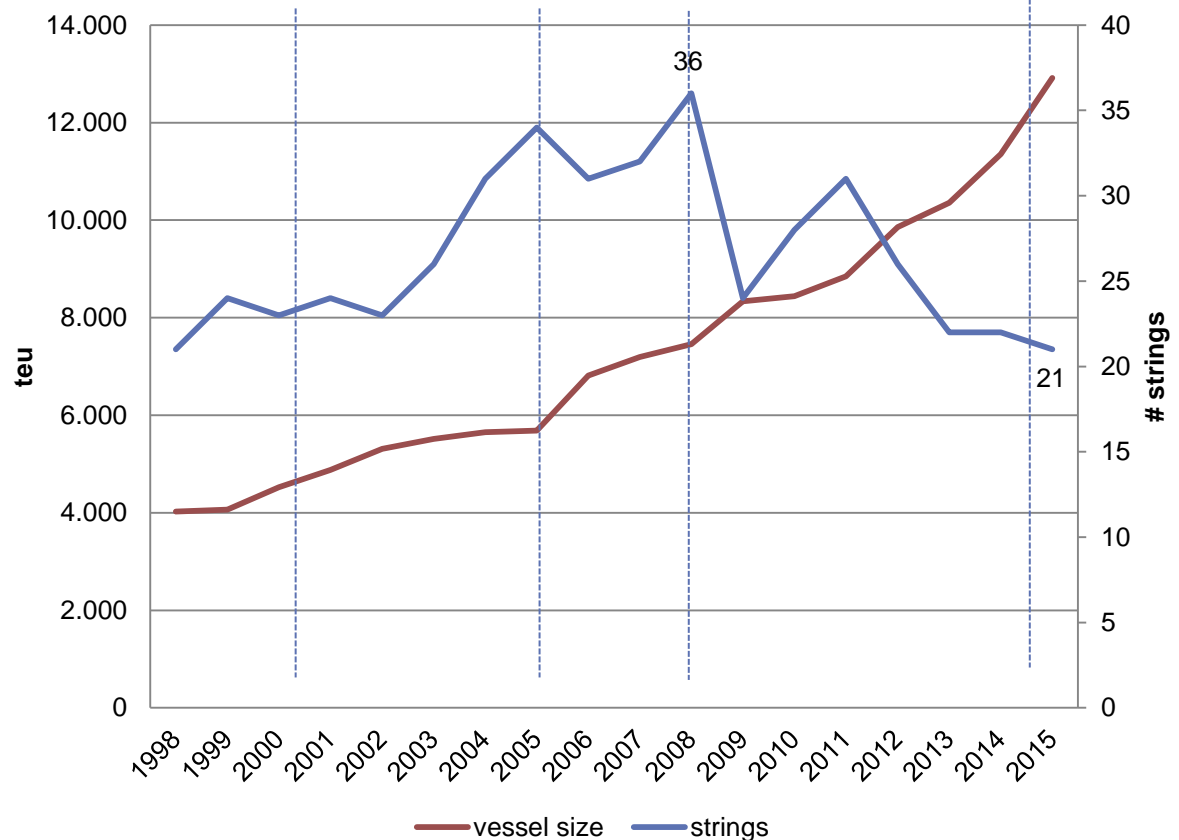
Trends (VI)

Invloed toename capaciteit ULCC's op aanbod diensten

- Impact schaalvergroting in combinatie met stagnatie containeroverslag leidde tot sterke reductie aantal diensten
- Dit was vooral nefast voor de kleinere, opkomende havens, omdat hierdoor de *call-size* sterk toenam en het cargo-genererende vermogen en de achterland-connectiviteit van *mainports* terug belangrijker werd

	2000-05	2005-08	2008-14
Groei trade	9,3%	8,5%	0,8%
vessel size	4,7%	9,4%	8,2%
strings	8,1%	1,9%	-7,4%

Invloed toename gemiddelde capaciteit ULCC's op aantal strings FE

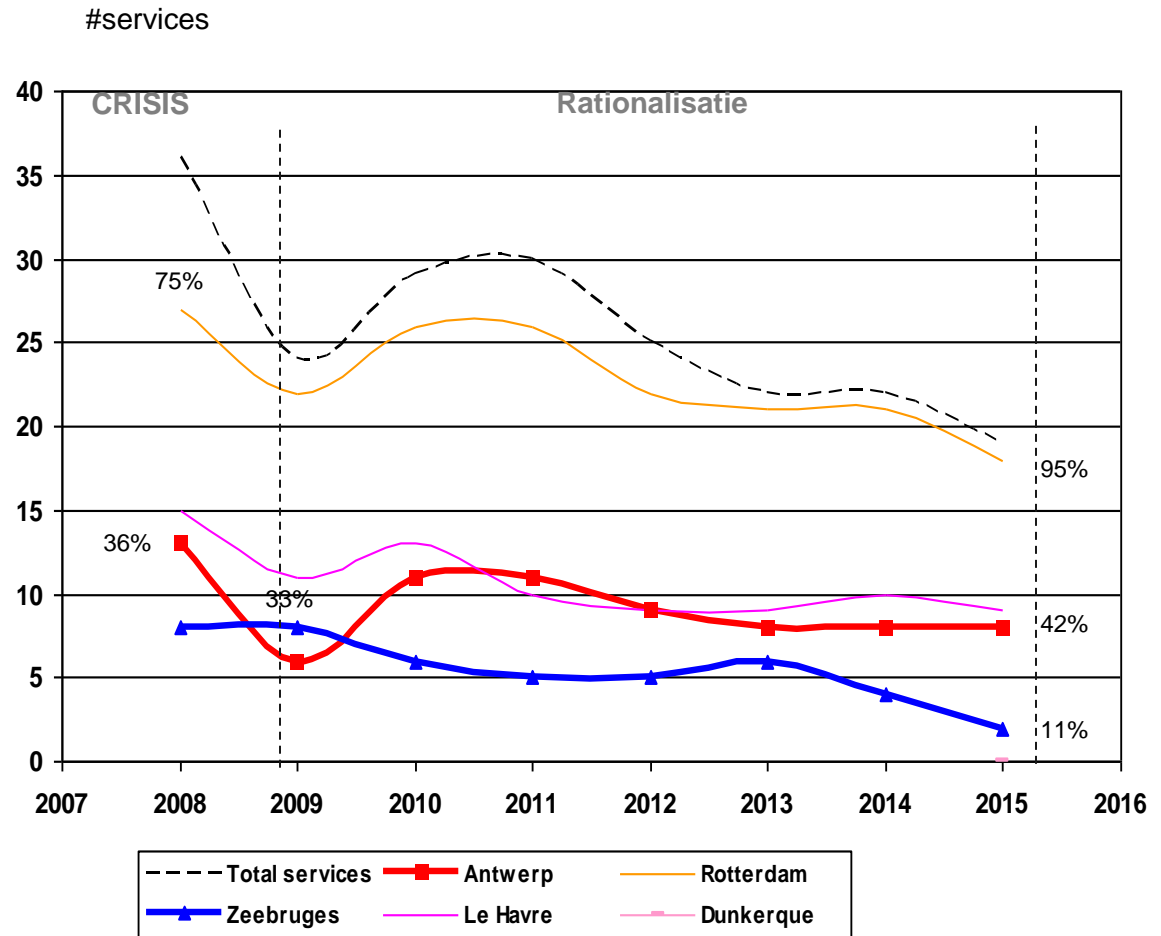


Bron: Studiedienst GHA

Trends VII

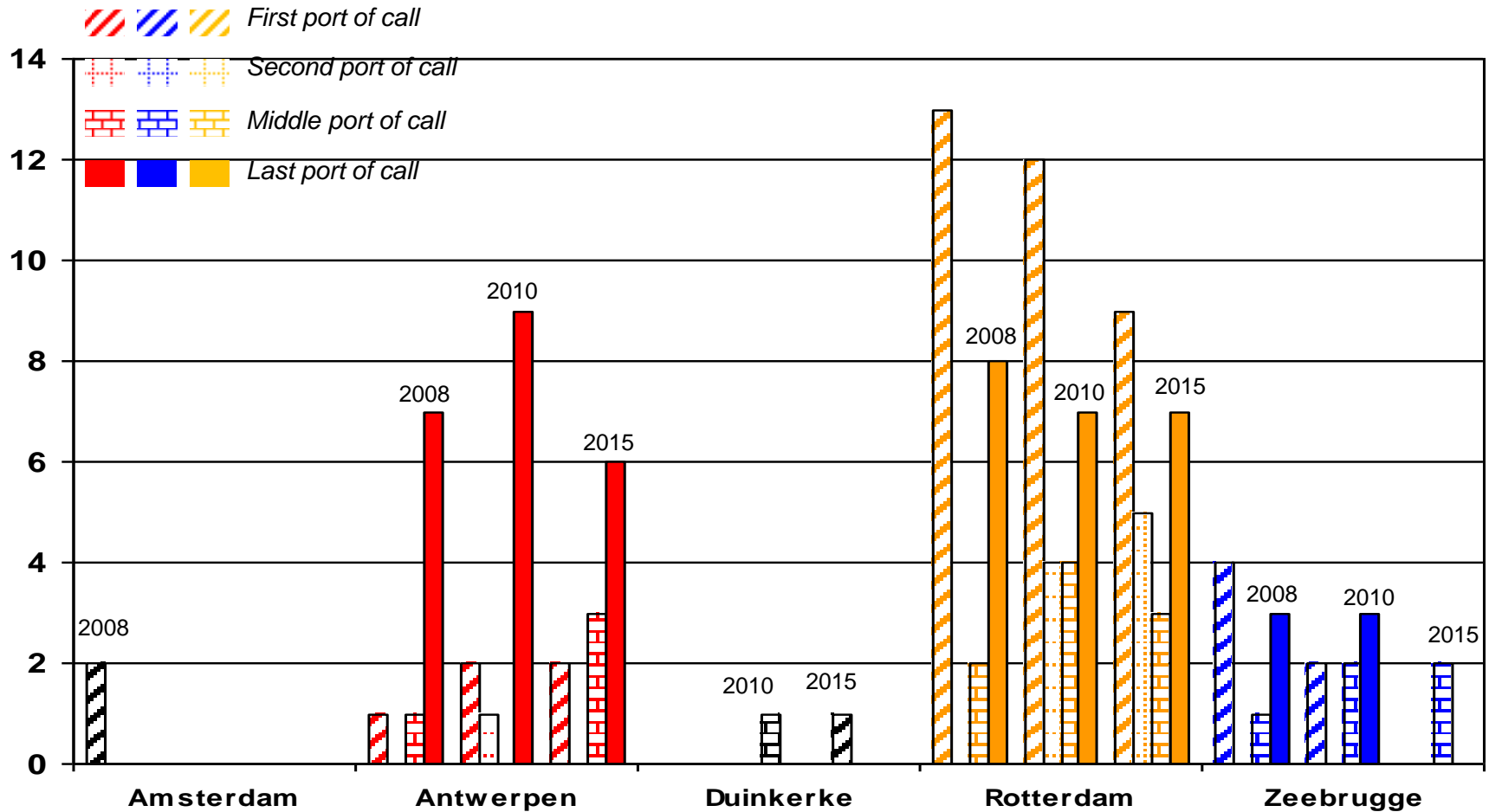
Call patronen lijndiensten F-E (2008-2015): sterke daling van het aantal diensten op Europa

- Vanaf de crisis van 2009 daalde het aantal wekelijkse diensten van 36 lijnen in 2008 tot 19 in 2015!
 - Dit was het gevolg van:
 - inzet grotere schepen
 - Alliantievorming
- Rotterdam versterkt zijn positie als de “FE-Gateway”:
 - van 27 aanlopen in 2008 (75%) naar 18 aanlopen in 2015 (95%)!
- Antwerpen versterkt haar positie maar blijft achter op Rotterdam
 - van 13 aanlopen in 2008 (36%) naar 8 aanlopen in 2015 (42%)
- Zeebrugge presteert met 8 aanlopen zeer sterk tijdens crisis (33,3%) maar valt terug op 2 aanlopen (11%) in 2015.
- Le Havre is – ondanks lagere volumes – qua aanlopen vergelijkbaar met Antwerpen. Dit kan worden toegeschreven aan geografische ligging + “nationale carrier”



Bron: Studiedienst GHA

Call patronen lijndiensten F-E (2008-2015): Vlaamse havens tot voor kort uitgesproken exportprofiel


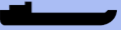







Bron: Studiedienst GHA



Trends IX

Trends Modal split I/E containeroverslag: achterlandontsluiting van de Vlaamse havens

	A'pen 2006	A'pen 2013	Zeebr 2006	Zeebr 2013
	59%	56%	60%	63%
 	Barge: 32%	Barge: 37% 	• Barge: 2%	• Barge: 1% • Estuary: 7%
	9%	7% 	38%	29% 

Bron: Studiedienst GHA



Inhoud

- Vraagstelling
- Werkplan
- Doelstellingen
- **Diagnose**
 - Positionering Westhavens
 - Historiek
 - Actuele situatie
 - Toekomstperspectieven container
 - **Impact A/Z**
 - Conclusies
- Oplossingsrichtingen
 - Samenwerkingsmodellen



Synthese impact - kwalitatief

Inhoud

- Vraagstelling
- Werkplan
- Doelstellingen
- **Diagnose**
 - Positionering Westhavens
 - Historiek
 - Actuele situatie
 - Toekomstperspectieven container
 - Impact A/Z
 - **Conclusies**
- Oplossingsrichtingen
 - Samenwerkingsmodellen



Conclusies (I)

Post-crisis trends en impact op Vlaamse havens

Na 2009 structuurbreuk die de positie van de containerhavens fundamenteel heeft gewijzigd:

- Van een capaciteitsschaarste naar een sterk toenemend capaciteitsoverschot
- Van een groot aantal spelers naar een klein aantal allianties (4)
- Sterkere aanwezigheid van reders in terminals Rotterdam en Antwerpen
- Van een groeimarkt naar een stagnerende markt
- Van een expanderende transshipmentmarkt naar een (toekomstige) krimpende markt
- Trend grotere containerschepen blijft aanhouden:
 - Diepgang havens “must” en voorlopig opgelost voor Antwerpen
 - Minder strings en haven calls: in nadeel van kleinere havens (“ship follows cargo”)
 - Grotere call sizes: belang achterlandlogistiek neemt toe

Gevolg: positionering havens grondig gewijzigd

- Nieuwe, kleinere containerhavens verdwijnen (Amsterdam), verliezen terrein en zoeken niches
- Grotere “klassieke” mainports winnen terug terrein
- Rotterdam lijkt volgende jaren op nogal wat vlakken een voorsprong te nemen op Vlaamse havens

Voor Antwerpen en Zeebrugge betekent dit:

- Capaciteitsproblemen op KT voor Antwerpen
- Containeractiviteiten in Zeebrugge zwaar onder druk: risico voor stopzetten activiteiten reëel
- Concurrentie en “aanzuigeffect” Rotterdam zal volgende jaren sterk toenemen

Inhoud

- Vraagstelling
- Werkplan
- Doelstellingen
- Diagnose
 - Positionering Westhavens
 - Historiek
 - Actuele situatie
 - Toekomstperspectieven container
 - Impact A/Z
 - Conclusies
- **Oplossingsrichtingen**
 - Samenwerkingsconcepten
 - Mogelijke juridische vormen



Oplossingsrichtingen* (I)

Uitbreiding capaciteit in Antwerpen nodig

Behoud containeractiviteit in Zeebrugge aangewezen

Algemene consensus om nieuwe containercapaciteit te creëren in Antwerpen

Algemene consensus om containeractiviteiten in Zeebrugge te behouden

- Niets doen kan tot het volledig verdwijnen van deepsea containeractiviteit in Zeebrugge leiden
- Het zou dan niet vanzelfsprekend zijn deze terug op te starten
- Zou tot verarming/verschraling van containerlandschap in Vlaanderen leiden
- In toekomst kan competitieve positie Zeebrugge opnieuw verbeteren

Dit kan gebeuren door:

- Behoud één volcontainerterminal
- 2^{de} terminal in reserve: flexibele inzet met mogelijkheid om terug te heractiveren als volcontainerterminal
- Gezamenlijke containerstrategie Antwerpen-Zeebrugge met delen “lusten en lasten”
- Gezamenlijke bestuurs-/managementaanpak

**Voorstellen aanpak oplossingsrichtingen gebaseerd op gesprekken tussen havenbesturen en interviews met stakeholders*

Oplossingsrichtingen (II)

Antwerpen – Zeebrugge: complementair?



Kernproblematiek voor gecombineerd logistiek aanbod:

1. Kost en financiering rendabele achterlandlogistiek Zeebrugge
2. Kritische massa + evenwicht in- en outbound
3. Flexibiliteit logistiek vervoer achterland bij schommelingen en/of groeipad

Oplossingsrichtingen (III)

Welke potentiële meerwaarde via samenwerking?

Einde aan decennialange concurrentie met negatieve effecten zoals:

- Negatief imago bij overheid en publieke opinie
- Overbesteding overheidsmiddelen
- Waardevernietiging door tarievencompetitie
- Gescheiden benadering en “speelbal” van rederijen
- Vermijden kosten om rederijen te verhuizen van ene naar andere haven

Vermijden dat resterende kern containeractiviteit in Zeebrugge wordt uitgehouden door verdergaande competitie

Uniforme strategie en concepten die maximaal inspelen op sterkten/zwakten elke haven + grotere flexibiliteit

Marketingtechnisch sterkere branding:

- Antwoord op 2^{de} Maasvlakte
- “grootste” containerhaven van Europa
- Meer “complete” haven

Andere?

Oplossingsrichtingen (IV)

Conceptueel

1. Consolideren van bestaande activiteiten om rendabiliteit operator te verbeteren

2. Mikken op concepten die comparatieve voordelen van Zeebrugge valoriseren:

- Behoud/terug aantrekken van 3 tal diepzeelijnen VO
- Sterk inzetten op geografie Zeebrugge:
 - Transshipment
 - Maritieme hubfunctie
 - Franse (en West Vlaamse) markt
- Mogelijkheden van “double call” uitwerken
- Shortsea corridors verder uitbouwen
- Mogelijk (tijdelijke?) overloop van Antwerpen in periode voor SDA
- “Maritieme” depotfunctie voor N-Frankrijk/W-Vlaanderen

3. Flexibiliteit tussen havens verhogen

- Havenarbeid
- Bij “maritieme” congestie in Antwerpen

4. Behoud/optimaliseren flexibele opties achterlandvervoer

- Analyse + ontwikkelen achterlandconcepten

Inhoud

- Vraagstelling
- Werkplan
- Doelstellingen
- Diagnose
 - Positionering Westhavens
 - Historiek
 - Actuele situatie
 - Toekomstperspectieven container
 - Impact A/Z
 - Conclusies
- **Oplossingsrichtingen**
 - Samenwerkingsconcepten
 - Mogelijke juridische vormen



Samenwerking GHA-MBZ: verschillende vormen

<i>Inventaris juridische samenwerkingsvormen</i>			
	Vereist	indekking	aanpassing
		Mededinging	Havendecreet
Onderlinge afstemming		V	
Overeenkomst	Excl. havenbestuurlijke bevoegdheden	V	
Overeenkomst	incl. havenbestuurlijke bevoegdheden	V	V
Dochter ESV	geen kerntaken	V	
Dochter NV	Excl. havenbestuurlijke bevoegdheden		
Dochter NV	incl. havenbestuurlijke bevoegdheden		V
Participatie GHA in MBZ			
Kruisparticipatie GHA MBZ			
Fusie GHA-MBZ			



Juridische aandachtspunten bij samenwerking GHA-MBZ

Havendecreet: van belang bij overeenkomsten en gemeenschappelijke dochters

- - geen overdracht van havenbestuurlijke bevoegdheden
- - 1 havenbedrijf per havengebied

Regels inzake mededinging:

- ad hoc beoordelen bij onderlinge afstemming, overeenkomsten en gemeenschappelijke dochters die geen duurzame zelfstandige economische eenheid zijn



Hoe verder?

