



# Valorisatie containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens

---

*Rapport aan de Vlaamse regering*

*Managementsamenvatting*

*27 november 2015*

*Opgesteld door het Gewestelijk Havencommissariaat*

*Jan Blomme*

*Bernard Rommel*

*Stefan Coolsaet*

## Inhoud

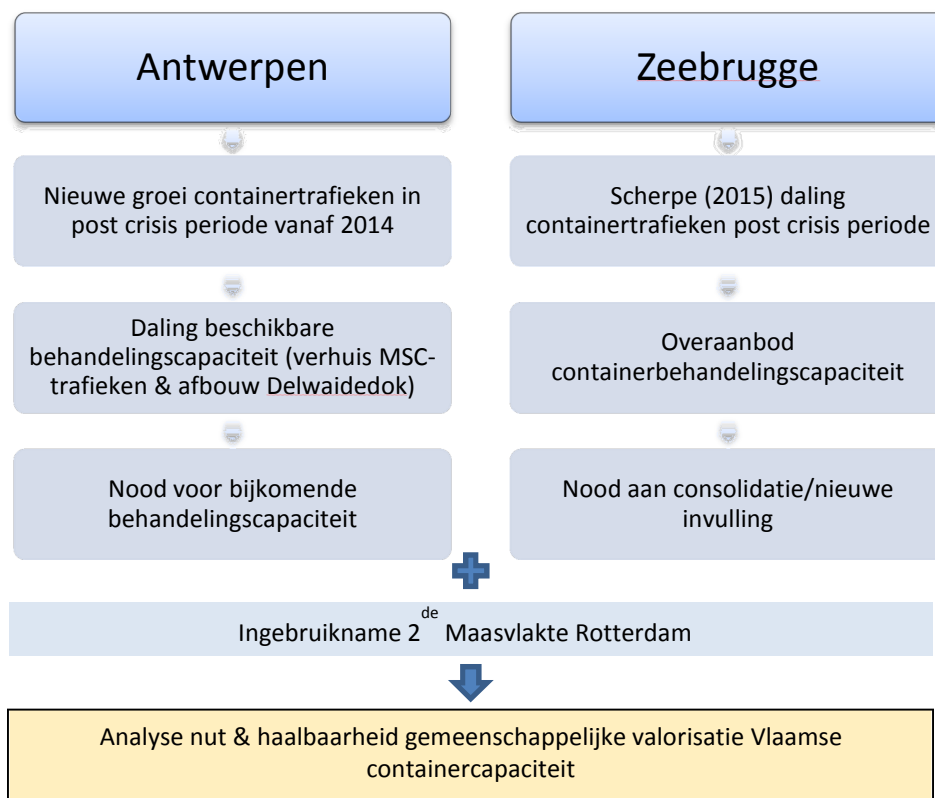
Deel I Doelstellingen, diagnose en oplossingsrichtingen .....	3
1.1.    Aanleiding:.....	3
1.1.1.    Recente evoluties .....	3
1.1.2.    Beslissing SDA Vlaamse regering (17 juli 2015).....	3
1.2.    Vraagstelling .....	4
1.3.    Werkplan en uitkomsten.....	4
1.4.    Diagnose .....	4
1.4.1.    Positionering en historiek.....	4
1.4.2.    Actuele situatie en structurele trends containermarkt in post 2009 periode .....	5
1.5.    Conclusies.....	7
1.6.    Potentiële voordelen samenwerking .....	8
Deel 2 Kwantitatieve analyse oplossingsrichtingen .....	9
2.1.    “As is”: Kostenvergelijking ANT-ROT-ZEEB.....	9
2.2.    “As is”: Sensitiviteitsanalyse.....	10
2.3.    Concept van overloophaven.....	11
2.4.    Double call concept .....	11
2.5.    Optimaliseren interhavenlogistiek.....	12
2.6.    Andere .....	12
2.7.    Besluit.....	13
Deel 3 Implementatie oplossingsrichtingen.....	14
Bijlage 1: Ontwerp-overeenkomst samenwerking Antwerpen – Zeebrugge .....	15
Bijlage 2 Rapport en presentatie valorisatie containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens .....	17

## Deel I Doelstellingen, diagnose en oplossingsrichtingen

### 1.1. Aanleiding:

#### 1.1.1. Recente evoluties

- Vraag havenbestuur Antwerpen voor uitbouw 1<sup>ste</sup> fase Saeftinghedok n.a.v. verhuis van de rederij MSC van de Rechteroever (Delwaidedok) naar de Linkeroever (Deurganckdok).
- Recente groei containertrafieken in Antwerpen, malaise en terugval in Zeebrugge 2015.
- Op korte termijn: tekort behandelingscapaciteit in Antwerpen en ongebruikte capaciteit in Zeebrugge.



#### 1.1.2. Beslissing SDA Vlaamse regering (17 juli 2015)

*"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".*

## 1.2. Vraagstelling

Kan een beleids- en beheersconcept worden ontwikkeld dat de competitiviteit van de diepzee-containerhavens in Vlaanderen versterkt (en dus nieuwe trafieken aantrekt), daarbij hun gezamenlijke capaciteit maximaal valoriseert en via een samenwerkingsmodel wordt aangestuurd?

## 1.3. Werkplan en uitkomsten



Het werkplan vertrekt van een diagnose van de evolutie en oorzaken van de belangrijkste structurele trends van de containersector in NW-Europa en in Vlaanderen en hun impact op de Vlaamse havens (waarom). Vervolgens worden de doelstellingen vastgelegd (wat) en een plan van aanpak (hoe) uitgewerkt. Tenslotte wordt als resultaat een rapport 'Valorisatie containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens' opgeleverd met als onderdelen:

- economische analyse huidige business context en oplossingsrichtingen
- Analyse haalbaarheid business concepten + achterlandvervoer
- Overzicht en aanzet tot samenwerkingsmodellen
- Implementatie projecten

## 1.4. Diagnose

### 1.4.1. Positionering en historiek

- De NW-Europese containeroverslagmarkt bedraagt ruim 40 miljoen teu (2013) waarvan 24 miljoen teu achterlandtrafieken (60%) en 16 miljoen teu transshipment (40%).
- De top-3 havens, Rotterdam, Hamburg en Antwerpen hebben al jaren een marktaandeel van ongeveer 75%.
- Van de Westhavens is:
  - o Rotterdam als containerhaven actief op alle vaargebieden met een zeer sterke positie op het Verre Oosten en Europa (feeder + shortsea).
  - o Antwerpen is actief op alle vaargebieden en tevens overall marktleider behalve voor het belangrijke segment Verre Oosten waar het ondervertegenwoordigd is.
  - o Zeebrugge is als containerhaven uitsluitend gericht op het Verre Oosten en Europa (feeder + shortsea).
- Bij de Vlaamse havens:

- bedraagt de containertrafiek in Antwerpen 9 miljoen teu waarvan ongeveer 95% deep- en shortsea.
- Bedraagt de containertrafiek in Zeebrugge ruim 2 miljoen teu, waarvan ongeveer 52% deep- en shortsea en 48% ro-ro.
- De drie Westhavens groeien allen snel tijdens de periode 2000-2008 (“China-boom”). Tijdens de crisis 2008-2009 vallen Rotterdam en Antwerpen sterk terug maar blijft Zeebrugge nog groeien, o.a. als gevolg van de verschuiving van transshipmenttrafiek van Hamburg.
- Tijdens de post-crisis periode (2010-2015) herstellen de havens zich min of meer op het 2008-niveau en vervolgens:
  - groeit Rotterdam de eerste jaren nog sterk (o.a. wegens verschuiving MSC-trafiek van Antwerpen naar Rotterdam) om daarna nog matig te groeien (afkoeling Chinese economie)
  - Stagneert Antwerpen de eerste jaren op 2008-niveau (verschuiving MSC-trafiek naar Rotterdam als gevolg van gesatureerde terminal) om vanaf 2014 terug sterk te groeien
  - Stagneert Zeebrugge om vanaf 2014 terug te vallen

#### 1.4.2. Actuele situatie en structurele trends containermarkt in post 2009 periode

##### *Van een capaciteitstekort naar capaciteitsoverschot*

Als gevolg van de exponentiële groei tot 2008 traden er geregeld congestieproblemen op in de West-Europese havens. Tijdens en na de crisis werd terug een nieuw evenwicht bereikt door de stagnerende trafiek en de ingebruikname van een aantal nieuwe terminals.

Vandaag (2015) bedraagt de beschikbare behandelingscapaciteit in de Westhavens ongeveer 32 miljoen teu waarvan 14,7 miljoen teu in de Vlaamse havens en 17,3 miljoen teu in Rotterdam. Dit is ruim voldoende voor de huidige containeroverslag van ongeveer 23 miljoen teu. Maar in Antwerpen is de beschikbare behandelingscapaciteit afgenomen door de verhuis van de rederij MSC van de MSC-Home terminal op de Rechteroever (Delwaidedok) naar de MPET-terminal op de Linkeroever (Deurganckdok) en de daaropvolgende herbestemming van de MSC-Home terminal voor andere doeleinden dan containeroverslag.

Door de opening van de terminals op de 2<sup>de</sup> Maasvlakte komt er alleen al in Rotterdam in de loop van de volgende jaren tussen de 7 en 13 miljoen teu (!!) extra behandelingscapaciteit bij. Bijgevolg zal in deze regio een enorm overaanbod ontstaan en zullen andere criteria een grotere rol spelen bij de havenkeuze van reders. Het is van belang hierbij op te merken dat in Antwerpen tot 2020 nagenoeg geen extra capaciteit bij komt tot de realisatie van een nieuw dok en in Zeebrugge momenteel nog ongebruikte reserve aanwezig is. Bijgevolg kan worden verwacht dat er een sterk “aanzuigefect” zal optreden vanuit Rotterdam van zodra er in Antwerpen congestie optreedt (vanaf 2018?).

Gevolg: sterke groei met te weinig aanbod capaciteit (tot 2009) speelde in voordeel van nieuwe, opkomende containerhavens. De daaropvolgende periode van tragere groei met overaanbod capaciteit speelt terug in het voordeel van de grotere havens.

### *Consolidatie: van een groot aantal spelers naar een klein aantal allianties*

Als gevolg van de immense investeringen in nieuwe vlootcapaciteit en omwille van het verhogen van het service-aanbod (meer diensten en wekelijkse aanlopen) werken meer en meer rederijen samen in allianties. Zo wordt de volledige containeroverslag van de cruciale handelsroute tussen Europa en het Verre Oosten (goed voor meer dan 50% van de containeroverslag) verzorgd door slechts vier grote rederijconsortia: 2M (2 rederijen), O3 (3 rederijen), CKYHE (5 rederijen) en de G6 (6 rederijen).

Gevolg: minder spelers, minder kansen voor kleinere havens. In tegenstelling tot vroeger is het meer een “alles of niets” verhaal geworden en de grote allianties kiezen vaak voor zekerheid rond cargogeneratie.

### *Sterkere aanwezigheid van reders in terminals Rotterdam en Antwerpen*

In de periode van sterke groei (2000-2008) hebben nogal wat (grotere) rederijen beslist om zich in te kopen in grote terminals in een aantal havens. Doel was om bij gebeurlijk capaciteitstekort (wat vaak gebeurde in die jaren) toch een prioritaire behandeling te kunnen krijgen en tevens een graantje mee te pikken van wat toen (en soms nog) een zeer rendabele activiteit was. Bij de havenkeuze is de participatie van de reder in een terminal een belangrijk criterium omdat bijkomende aanlopen mee de rendabiliteit van de terminal verhogen. Zo hebben volgende rederijen, soms via een dochter- of zustermaatschappij, een participatie in volgende havens:

- Zeebrugge: APMT (zuster van Maersk), China Shipping en CMA-CGM
- Antwerpen: MSC, CMA-CGM, Cosco, Zim
- Rotterdam: MSC, APMT, CMA-CGM, G6, CKYHE

Gevolg: een participatie van een reder in een terminal verhoogt kansen voor aanlopen. Hoewel aantal rederijen ook mee participeren in terminals in Zeebrugge, hebben de grotere rederij(consortia) hun hub gelokaliseerd in Antwerpen (MSC) en Rotterdam (Maersk) waar zij aanzienlijke aandelen bezitten in terminals van deze havens.

### *Schaalvergroting containerschepen zet verder door*

De trend om grotere containerschepen te bouwen blijft zich onverminderd doorzetten. Meer en meer nieuwbouw schepen met capaciteit van 18.000 teu en meer worden in de vaart genomen. De volgende jaren wordt verwacht dat het evenwicht tussen vraag naar en aanbod van scheeps capaciteit ernstig zal worden ontwricht met verdere consolidatie tussen rederijen en mogelijk belangrijke herschikkingen tussen de leden van de allianties als gevolg. Bijgevolg kan worden verwacht dat het aantal spelers nog verder zal afnemen.

Om nog te kunnen meespelen in de deepsea-containermarkt moeten havens een diepgang van minimaal 15m kunnen aanbieden. Recent is Antwerpen, als gevolg van de laatste Scheldeverdieping en bijhorende flankerende maatregelen rond scheepvaartbegeleiding, nu ook bereikbaar voor deze

schepen binnen redelijke tijvensters. Zeebrugge heeft in dit verband altijd een uitstekende positie gehad en is tegelijkertijd als kusthaven ook uitstekend gepositioneerd voor transshipment.

Maar door de schaalvergroting in combinatie met een tragere groei is het aantal lijnen (“strings”) dat tussen het Verre Oosten en Europa werden ontplooid echter sterk afgenomen (van 36 in 2008 tot 21 in 2015!). Hierdoor nam ook de gemiddelde “call-size” sterk toe (met 5.000 bewegingen en meer per aanloop!).

Gevolg: de evolutie naar minder “strings” speelt in het voordeel van de grotere havens omdat het cargo-genererend vermogen van een haven belangrijker wordt (“*ship follows cargo*”). Door de grotere “call sizes” wordt tegelijkertijd de connectiviteit met het achterland belangrijker (grotere pieken) die ook minder evident is in kleinere havens.

### *Van een groeimarkt naar een stagnerende markt*

In de periode van economische expansie groeide de containeroverslag in NW-Europa tot 2008 jaarlijks met bijna 9%, tussen 2008 en 2014 stagneerde de containeroverslag met een jaarlijkse groei van nauwelijks 0,8%.

Gevolg: verder groeien betekent voor havens marktaandeel van de andere havens afnemen. En verscherpt de onderlinge concurrentie. Rederijen concentreren aanlopen waar lading aanwezig is wat in het voordeel van de grotere havens speelt.

## **1.5. Conclusies**

De crisis van 2009 in combinatie met de vertraagde groei in China en andere BRIC-landen en de schaalvergroting van de containerscheepvaart heeft een structuurbreuk veroorzaakt die de positie van de containerhavens ten gronde heeft gewijzigd.

Sommige nieuwe projecten kwamen niet van de grond (WCT-containerterminal in Vlissingen), sommige containerterminals verdwenen (Ceres-terminal in Amsterdam), andere relatief jonge containerhavens (Zeebrugge, Duinkerken, Willemshaven) komen onder druk te staan. De top-3 havens in NW-Europa winnen terug terrein.

Rotterdam lijkt de volgende jaren een sterke concurrent van de Vlaamse havens te worden. De belangrijkste bedreiging voor Antwerpen is het nakend tekort aan behandelingscapaciteit en de congestie van het wegverkeer. De concurrentiepositie van Zeebrugge staat vandaag onder druk.

## 1.6. Potentiële voordelen samenwerking

De basisvraag hier is in welke mate een samenwerking tussen de havenbesturen van Antwerpen en Zeebrugge een meerwaarde kan creëren die beide havens sterker maakt t.a.v. de toenemende competitiviteit van buitenlandse havens. Volgende argumenten kunnen worden voorgesteld:

- a) Een meer doorgedreven samenwerking op commercieel vlak kan een einde maken 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
  - Kans verminderen dat resterende kern deepsea containeractiviteit in Zeebrugge verdwijnt
  
- b) Laat toe een op elkaar afgestemde strategie en concepten te ontwikkelen die maximaal inspelen op sterkten/zwakten en specifieke eigenschappen van elke haven. Creëert grotere flexibiliteit (beide havens zijn tot op zekere hoogte ook aanvullend). Daarbij kan onder meer worden gedacht aan concepten zoals het meer inzetten op geografische sterkten van beide havens :
  - Antwerpen meer specialiseren als I/E-haven en Zeebrugge meer als hub met sterk transshipment-aandeel
  - Inspelen op markten in “captive” achterland van havens
  - Behoud en optimaliseren van hinterlandvervoerconcepten (elkaars “extended gateway” + bundelen)
  - Combinaties uitwerken tussen beide havens op vlak van shortsea en deepsea
  - “Overloophaven” en “double call” concept
  - ...
  
- c) Marketingtechnisch sterkere “brand”

Toch is samenwerking niet vanzelfsprekend en blijven een aantal aandachtspunten in dit verband die in deel 3 worden besproken.



## Deel 2 Kwantitatieve analyse oplossingsrichtingen

Doel van deze oefening is het toetsen van de haalbaarheid van een aantal oplossingsrichtingen en te vermijden dat concepten worden geponeerd die onhaalbaar zijn.

De analyse vertrekt vanuit het standpunt van een reder en vanuit de huidige situatie in zover deze kan worden gemodelleerd. Voor alle duidelijkheid, de haalbaarheidsanalyse is enkel gebaseerd op een kwantitatieve kostenvergelijking en houdt geen rekening met verschillende “call sizes” (en dus cargogeneratie). De analyse brengt het achterlandvervoer naar het achterland meestal niet mee in rekening (kan belangrijk zijn voor “carrier haulage”).

Tenslotte is het belangrijk aan te stippen dat onderstaande ramingen geen rekening houden met andere (soms kwalitatieve) factoren (bv. clustereffecten, algemene connectiviteit naar achterland en aanwezigheid feedernetwerk, complexiteit logistieke keten, traditie, naamsbekendheid, omvang productieapparaat, ...) die minstens even belangrijk zijn als de louter economische context in het opstarten van nieuwe initiatieven. Desondanks is deze oefening nuttig want als de rekeningen al van in den beginne niet kloppen ... .

### 2.1. “As is”: Kostenvergelijking ANT-ROT-ZEEB

Vraagstelling: wegen de lagere aanloop- en behandelingskosten in Zeebrugge op t.o.v. extra kosten achterlandlogistiek Zeebrugge-Antwerpen?

Qua aanloop- en behandelingskosten is Zeebrugge ongeveer 20% goedkoper dan Antwerpen, Rotterdam is 14% duurder. Telt men daarbij echter de vervoerskosten van het BL Antwerpen bij, dan wordt Zeebrugge 10% (spoor) tot 16% (estuaire vaart) duurder. Zeebrugge is in huidige situatie dus onvoldoende prijscompetitief met Antwerpen als gevolg van extra kosten transport containerlading die over Antwerpen loopt.

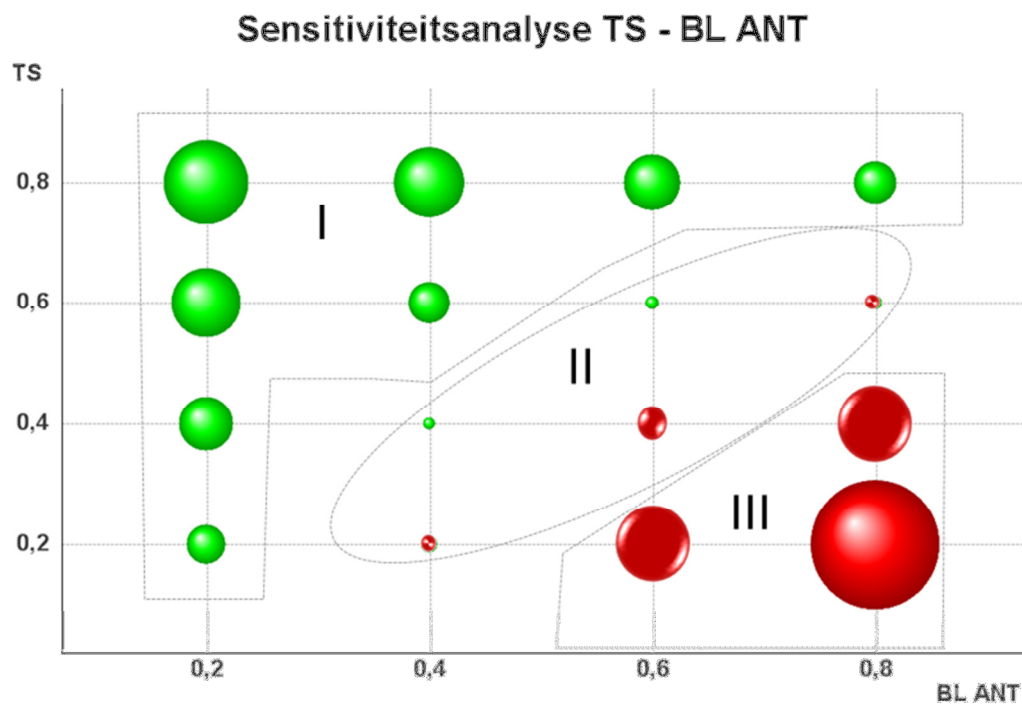
Voor feederschepen – uiteraard zonder achterlandvervoer – blijkt Zeebrugge aanzienlijk goedkoper dan Antwerpen (-35%) en zelfs dan Rotterdam. Dit toont de mogelijkheden aan van Zeebrugge als transshipmenthub.

Opvallend is ook dat voor containers die rechtstreeks vanuit Zeebrugge via intermodaal transport naar het achterland worden vervoerd (dus waar enkel de extra vervoerskosten en niet de extra behandelingskosten in Antwerpen moet worden bijgeteld), beide havens een nagenoeg gelijke kost hebben. M.a.w. dat de goedkopere aanloop- en behandelingskosten in Zeebrugge de bijkomende afstand naar het achterland min of meer compenseren. Dit raakt uiteraard de kern van het probleem, met name het gebrek aan kritische massa in Zeebrugge om voldoende kwalitatieve rechtstreekse verbindingen naar het achterland te organiseren.

## 2.2. “As is”: Sensitiviteitsanalyse

Vraagstelling: hoe kan Zeebrugge zich, gegeven de huidige marktomstandigheden, best positioneren? Hoe belangrijk zijn de elementen zoals aandeel van transshipment (TS) en aandeel “Bill of Lading Antwerpen” (BL ANT)?

Uit een simulatie met verschillende combinaties van percentages transshipment en BL ANT blijkt dat er inderdaad een aantal situaties voorkomen waarbij Zeebrugge kostencompetitief is met Antwerpen en omgekeerd, evenals een situatie waarbij er vanuit kostenogpunt min of meer een evenwicht bestaat (grafiek 1).



- In een eerste set van combinaties waarbij het aandeel van TS in Zeebrugge eerder hoog is en het aandeel BL Antwerpen vrij laag, is Zeebrugge vanuit kosten perspectief aantrekkelijker dan Antwerpen (zone I).
- Een tweede situatie waarbij de combinatie BL ANT en TS middelhoog is, heeft Zeebrugge een beperkt kostenvoordeel of beperkt kostennadeel t.o.v. Antwerpen (zone II).
- En tenslotte een derde situatie waarbij het aandeel van TS in Zeebrugge eerder laag is en het aandeel BL Antwerpen vrij hoog, geeft een combinatie waarbij Antwerpen vanuit kosten perspectief duidelijk aantrekkelijker is (zone III) .

### 2.3. Concept van overloophaven

Vraagstelling: kan Zeebrugge een alternatief vormen voor Rotterdam bij een gebeurlijke “overloop” vanuit Antwerpen?

Uit de MKBA voor de SDA van Antwerpen blijkt dat er mogelijk al congestie aan de huidige Antwerpse containerterminals kan optreden vanaf 2018. Kan Zeebrugge een alternatief zijn voor rederijen die toch de Vlaamse markt willen blijven bedienen? Omdat in een dergelijke situatie het aandeel van de BL Antwerpen vanuit Zeebrugge waarschijnlijk veel hoger zal zijn dan in Rotterdam (die als gevolg van hun kritische massa veel meer containers rechtstreeks kunnen aanleveren), is het niet vanzelfsprekend voor Zeebrugge om kostencompetitief met Rotterdam te zijn. Bij 80% BL ANT blijkt dat Zeebrugge 28% duurder is dan een rechtstreekse aanloop op Antwerpen en bij respectievelijk 20% en 50% BL ANT is Rotterdam 23% en 38% duurder.

Mits speciale inspanningen op het vlak van havenrechten en een zekere reductie van de interhaven transportkosten, kan Zeebrugge wel veel competitief worden met Rotterdam maar blijft de “overloop” via Zeebrugge wel duurder (15%) dan een rechtstreekse aanloop naar Antwerpen.

### 2.4. Double call concept

Vraagstelling: kan een tweehaven “double call” Zeebrugge – Antwerpen een kostentechnisch alternatief vormen voor een “double call” Rotterdam?

Het “double call” concept wordt sinds enige tijd vanuit het havenbestuur Rotterdam sterk gepromoot door een indrukwekkende reductie van de havengelden. Het concept heeft als doel rederijloops zowel bij het aankomen als het verlaten van de NW-Europa dezelfde haven te laten aanlopen. Door zowel “first port of call” als “last port of call” te zijn, worden grote volumes gegenereerd en krijgt men veel evenwichtiger stromen (in- en outbound) vanuit de haven naar het achterland.

In een “dubbele haven double call” concept zou Zeebrugge als zeer gunstig gelegen kusthaven een ideale en goedkope eerste aanloophaven kunnen zijn met een sterke transshipmentfunctie en Antwerpen is al historisch een belangrijke laatste aanloophaven omwille van zijn sterke cargogeneratie voor de uitvoer. Maar dan moet de combinatie van beide havens wel kostencompetitief zijn.

Uit de simulatie blijkt dat de combinatie Antwerpen-Zeebrugge in de huidige omstandigheden ongeveer 14% goedkoper zou kunnen zijn dan een dubbele aanloop Rotterdam en, mits een vergelijkbare reductie van de havenrechten zoals in Rotterdam en met het terugdringen van de logistieke kosten tussen beide havens met 25%, zelfs 19%. Bijgevolg een piste om verder te bekijken.

## 2.5. Optimaliseren interhavenlogistiek

Vraagstelling: in welke mate kan de interhavenlogistiek verder worden geoptimaliseerd, welk zijn daarbij de beste keuzes op korte termijn en welke is de impact op diverse scenario's?

Uit voorgaande blijkt dat een flexibele en kostenefficiënte interhavenlogistiek een noodzakelijke (maar onvoldoende) voorwaarde is voor een gemeenschappelijke containerstrategie Antwerpen-Zeebrugge. De randvoorwaarden hierbij zijn niet gering:

- Het transport tussen beide havens moet minimaal een vergelijkbare kost hebben met transport Antwerpen-Rotterdam en liefst aanzienlijk goedkoper
- Moet voldoende potentieel hebben om marktconform te kunnen werken en (op termijn) "break even" te kunnen draaien
- Moet voldoende stromen in beide richting genereren
- Moet strategisch en commercieel voordeel bieden aan beide havens
- Moet een zekere frequentie hebben om voldoende serviceniveau te kunnen bieden
- Moet flexibel kunnen inspelen op volatiele omgeving (qua volumes)
- Moet bedrijfszeker zijn

De oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de logistiek tussen beide havens zijn niet onbeperkt. Institutionele (zeevaart voor binnenschepen toelaten) of infrastructurele oplossingen (zeekanaal en verbeteren huidige binnenvaartverbinding) zijn belangrijk om mee te (blijven) nemen maar bevinden zich nog in een studiefase. Bovendien zijn de infrastructuurpistes op zijn best halflange en allicht lange termijnoplossingen en is de uitkomst van deze projecten nog onzeker. Uit een beslissingsboom blijkt dat op korte termijn een inspanning rond de combinatie estuaire vaart en spoor de meeste kansen heeft. Deze modi lijken de beste oplossing te bieden voor het goedkoop massatransport van containers, tonen (zeker estuaire vaart) op korte termijn voldoende veerkracht & flexibiliteit en zijn de ideale modi voor halflange & lange afstanden.

Bovendien zijn de risico's en de benodigde investeringen voor de verdere uitbouw van deze modi vrij bescheiden. Daarbij kan onder meer worden gedacht aan het reduceren van de "idle time" van de estuaire schepen bij het aanlopen van de verschillende terminals evenals een aantal andere ingrepen.

## 2.6. Andere

Bovenstaande opsomming is zeker niet exhaustief. De bestaande samenwerking, o.a. op het vlak van havengebonden IT kan worden geïntensifieerd. Er zijn zeker ook opportuniteiten in het verder

integreren van het aanbod van continentale en maritieme en van deepsea- shortsea stromen van de Vlaamse havens. Op het vlak van spoorontsluiting kan het bundelen van ladingpakketten in de Vlaamse zeehavens perspectieven geven voor een betere ontsluiting van het Centraal- Europese achterland. Ook zijn er nog opportuniteiten voor het creëren van een “Vlaamse logistieke ruimte” op vlak van procedures en andere overheidsbepalingen.

## **2.7. Besluit**

Uit deze analyse blijkt dat bepaalde samenwerkingsconcepten - althans vanuit louter economisch oogpunt -haalbaar zijn.

## Deel 3 Implementatie oplossingsrichtingen

Bij de havenbesturen en bij de vele gesprekspartners bestaat een grote consensus dat Antwerpen de internationale “gateway” is voor de in- en uitvoer van containers in NW-Europa en dat het nuttig is en tevens een verrijking van het aanbod van het containerlandschap in Vlaanderen om Zeebrugge als een volwaardig containerplatform te vrijwaren, onder andere gezien de specifieke voordelen die een diepzeehaven aan de Vlaamse kust in combinatie met Antwerpen kan bieden.

Toch bestaat er veel onduidelijkheid over de praktische invulling: is er voldoende inhoud, zijn er voldoende potentieel interessante projecten met meerwaarde? Hebben de havenbesturen enige invloed bij het beslissingsproces van rederijen en kunnen zij in voldoende mate randvoorwaarden faciliteren die mee de havenkeuze helpen te bepalen? En hoe omgaan met mogelijke tegenstrijdige belangen van de terminaloperatoren in de eigen haven of in beide havens?

Hoe kan deze samen werking realistisch worden uitgebouwd? Beide havenbesturen zijn het erover eens dat, mede in het licht van de op korte termijn te verwachte instabiliteit van de rederijsector en de ermee verbonden onzekerheden, het onrealistisch zou zijn om via een te rigide aanpak te starten.

Toch blijkt dat een belangrijke stap zou kunnen worden gezet door:

- het proactief opvolgen van de ontwikkelingen in de containersector via een permanent forum voor overleg, afstemming en waar mogelijk gerichte actie
- het gezamenlijk en continu screenen van de markt naar haalbare opportuniteiten/projecten
- Selecteren win-win projecten + directe projectuitvoering. De havenbesturen ondersteunen deze projecten door gezamenlijk creëren randvoorwaarden
- gezamenlijk in te zetten op de versterking van beide havens door o.a. de uitbouw van de 1<sup>ste</sup> fase van het Saeftinghedok in het Waasland en de valorisatie van de containerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge
- Private havenbedrijven zullen voor sommige dossiers eigen beleid blijven voeren: via de afstemming zal worden nagegaan in welke mate hierrond al dan niet wordt samengewerkt.

Uit een eerste toetsing blijkt dat een Economisch Samenwerkingsverband (ESV) een geëigend instrument is om deze samenwerking op basis van hogergenoemde principes te organiseren. Een ESV is een rechtspersoon die enkel activiteiten uitoefent die aansluiten bij en ondergeschikt zijn aan de activiteiten van de twee havenbedrijven, en dit zonder winstoogmerk voor zichzelf. Dit in tegenstelling tot een NV die als rechtspersoon activiteiten uitoefent met een winstoogmerk. In dit geval dient het havendecreet niet te worden gewijzigd omdat beslissingen en voorstellen van de ESV nog altijd worden voorgelegd aan de respectieve raden van bestuur van beide havens.

Rond dit gegeven werd op 18 november een samenwerkingsovereenkomst (zie bijlage 1) voor de containersector tussen Antwerpen en Zeebrugge uitgewerkt die op de eerstvolgende raden van bestuur van beide havens zal worden voorgesteld.

# **Bijlage 1: Ontwerp-overeenkomst samenwerking Antwerpen – Zeebrugge**

## ***Samenwerking Vlaamse havens***

### ***Samenwerking containersector Antwerpen – Zeebrugge***

***Santiago de Chile – 18 november 2015***

***Ter voorlegging aan de respectieve Raden van Bestuur***

#### 1. Context:

- a. Economische context
- b. Beslissing Saeftinghe Development Area

#### 2. Samenwerking

- a. Doel: de CEO's van de havenbesturen van Antwerpen en Zeebrugge hebben een principieel akkoord om voort te bouwen op de al bestaande niet-commerciële samenwerking en deze uit te breiden naar een commerciële samenwerking. Het gemeenschappelijke doel van deze samenwerking is nieuwe trafieken naar de Vlaamse havens aan te trekken en hun marktaandeel te vergroten.
- b. Uitgangspunten:
  - i. Beide havenbesturen erkennen de rol van Antwerpen als de internationale “gateway” voor de in- en uitvoer van containers in NW-Europa en het nut van het vrijwaren van containeractiviteiten in Zeebrugge als een volwaardig containerplatform, onder andere gezien de specifieke voordelen die een diepzeehaven aan de Vlaamse kust kan bieden. Anderzijds wordt gefocust op de specifieke voordelen en sterktes van beide havens.
  - ii. Beide havenbesturen zijn er zich van bewust dat de uiteindelijke invulling van de bestaande containerbehandelingscapaciteit in de Benelux en Vlaanderen in belangrijke mate door de markspelers zal worden bepaald en dat zodoende beide havenbesturen baat hebben bij voorafgaande besprekingen en desgevallend bij een gezamenlijke benadering van deze markspelers.
- c. Aanpak samenwerking
  - i. Beide havenbesturen richten op korte termijn een ontwikkelingsmaatschappij op onder de vorm van een Economisch Samenwerkingsverband (ESV), met directe betrokkenheid van de Vlaamse

havencommissaris, als instrument om de beoogde doelstellingen te bereiken.

- ii. In de schoot van deze ontwikkelingsmaatschappij worden de ontwikkelingen in de containermarkt proactief gevolgd en dient het ESV als permanent forum voor overleg, afstemming en waar mogelijk gerichte actie.
- iii. Er wordt ingezet op de versterking van beide havens door o.a. de uitbouw van de 1<sup>ste</sup> fase van het Saeftinghedok in het Waasland en de valorisatie van de containerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge;
- iv. De ontwikkelingsmaatschappij zal proactief een aantal projecten voorbereiden en implementeren die mee de beoogde doelstellingen realiseren zoals onder meer:
  - Proactieve tarifaire en andere concepten naar rederijen toe voor nieuwe aanlopen in beide havens of één van de havens, o.a. het “double call” concept, mogelijkheden voor “overloop”, combinaties deepsea-shortsea, intro LNG-schip... ;
  - Samenwerking in functie van de optimalisatie van de interhaven- en achterlandlogistiek;
  - Voorbereiden wanneer nuttig en mogelijk van andere vormen van samenwerking...

d. Toekomstperspectief

Beide havenbesturen beschouwen deze ESV als een basis voor de ontwikkeling van verdere gezamenlijke initiatieven van commerciële en andere aard, in beider belang.

Eddy Bruyninckx  
CEO Port of Antwerp

Joachim Coens  
CEO Port of Zeebrugge

Ben Weyts  
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn



## **Bijlage 2 Rapport en presentatie valorisatie containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens**