

Complex project Realisatie extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (ECA)

► Gespreksavond economische noodzaak
► 6 oktober 2016



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Programma

- ▶ **Doelstelling en procesverloop van het complex project**
- ▶ **Economische noodzaak van de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen**
- ▶ **Informatieve vragenronde**
- ▶ **Rapport 'Valorisatie containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens'**
- ▶ **Informatieve vragenronde**
- ▶ **Debat**
- ▶ **Slotwoord**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Doelstelling en procesverloop complex project

Freddy Aerts
Voorzitter Task force ECA



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Drie projectdoelstellingen

1. Realisatie van **extra containerbehandelingscapaciteit** in het havengebied Antwerpen, om de verwachte groei tot 2030 te kunnen accommoderen;
2. Realisatie van de daarmee samenhangende **ontwikkeling van industriële gronden**;
3. Realisatie van de **multimodale aansluiting** tot aan het hoofdnet.

Keuze voor procesaanpak via een complex project

- ▶ **Kwaliteit én snelheid**

- ▶ **Principes nieuwe procesaanpak:**

- Participatie
- Open communicatie en transparantie
- Maatwerk bij concrete procesinvulling
- Geïntegreerde en oplossingsgerichte samenwerking
- Gelijktijdige en geïntegreerde aanpak onderzoeken en inspraak
- Procesregie door actoren gedragen

- ▶ **Proces uitgetekend in “Routeplanner” = handleiding :**

- Ter beschikking op website www.complexeprojecten.be

Vier fasen



Verkenningfase



Onderzoeksfase



Uitwerkingsfase



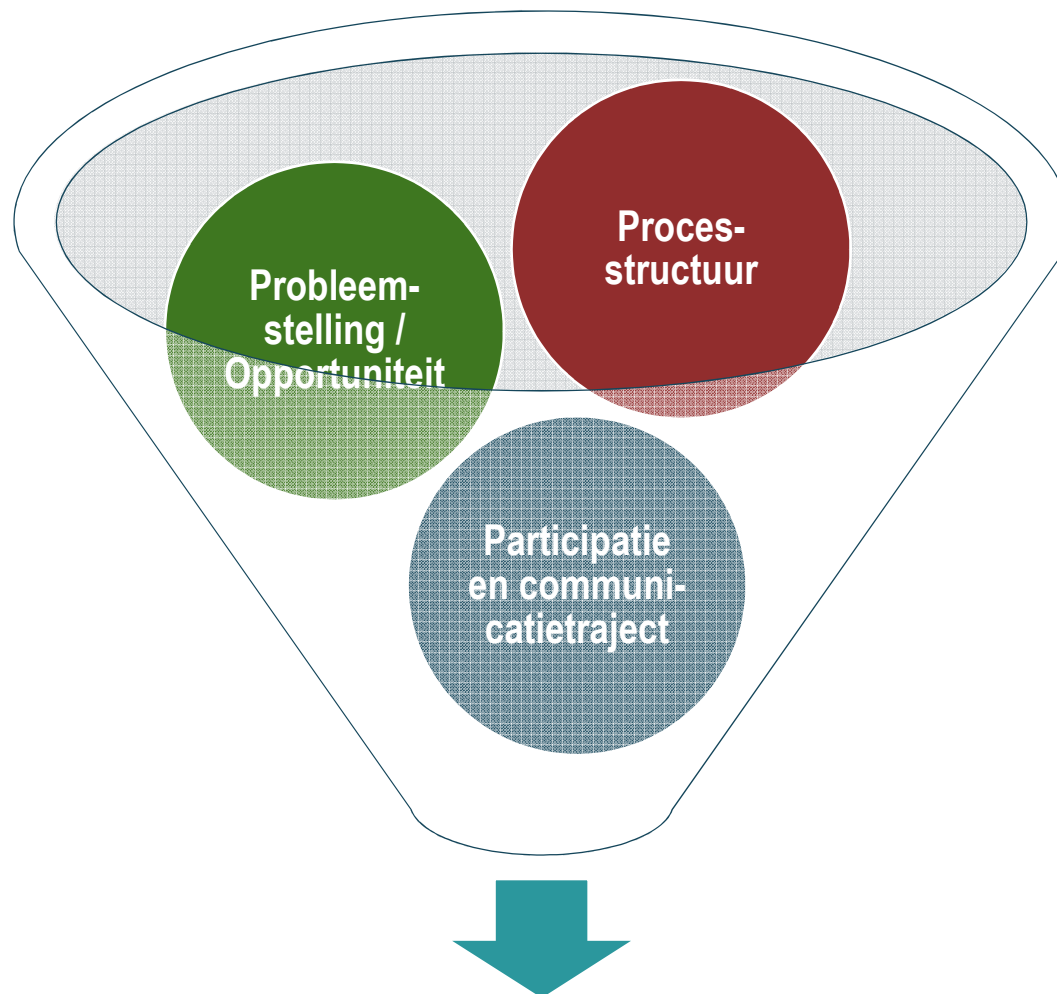
Uitvoeringsfase



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



Verkenningfase

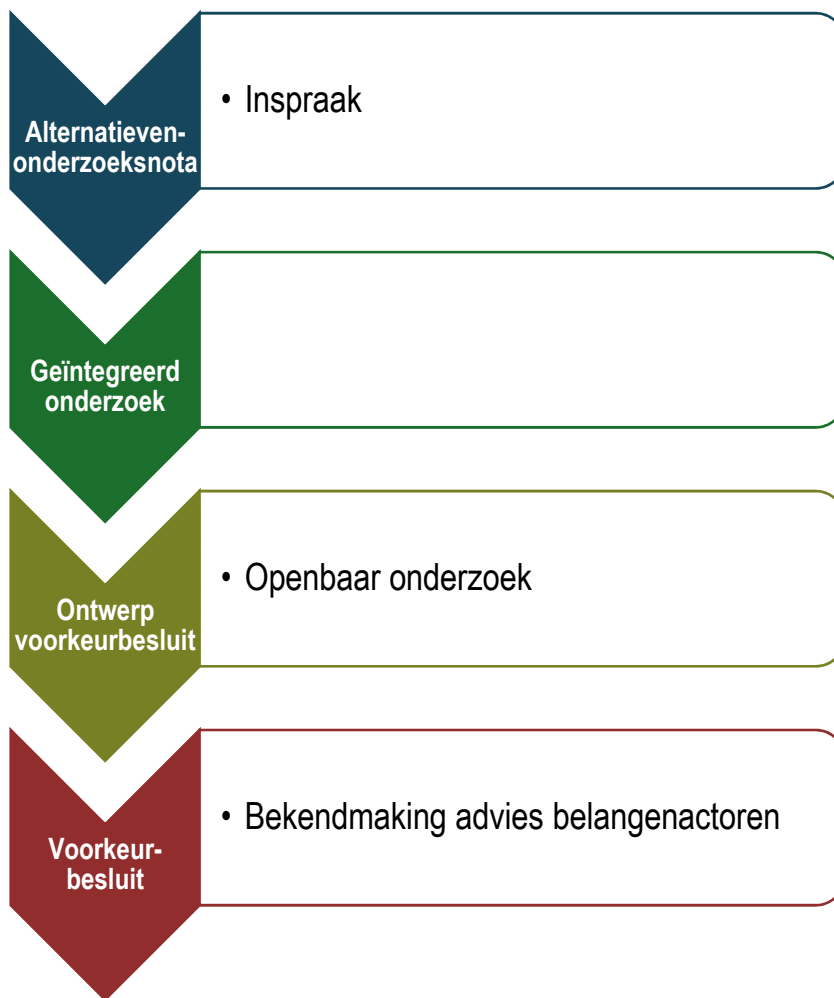


Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Procesnota 15-7-2016



Onderzoeksfase





Onderzoeksfase

► Scenario's voor het invullen van de doelstelling?

- Referentiescenario:
Wat betekent het als er geen extra containerbehandelingscapaciteit wordt gecreëerd?
- Containertijdok Ontwikkelingszone Saeftinghe ("Fase 1")
- Bijkomende containerbehandelingscapaciteit binnen het havengebied, buiten Ontwikkelingszone Saeftinghe
- ?

→ ALTERNATIEVENWORKSHOPS

→ ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA





Onderzoeksfase

► **Geïntegreerd onderzoek**

- Alle redelijke alternatieven worden op strategisch niveau onderworpen aan een geïntegreerd onderzoek
- Keuze maken in het voorkeursbesluit

► **Verwacht onderzoek**

- Ruimtelijk Veiligheidsrapport
- MER
 - Passende beoordeling
 - Effect landbouw
 - Effect erfgoed
 - Effect mobiliteit in de ruime regio
- MKBA

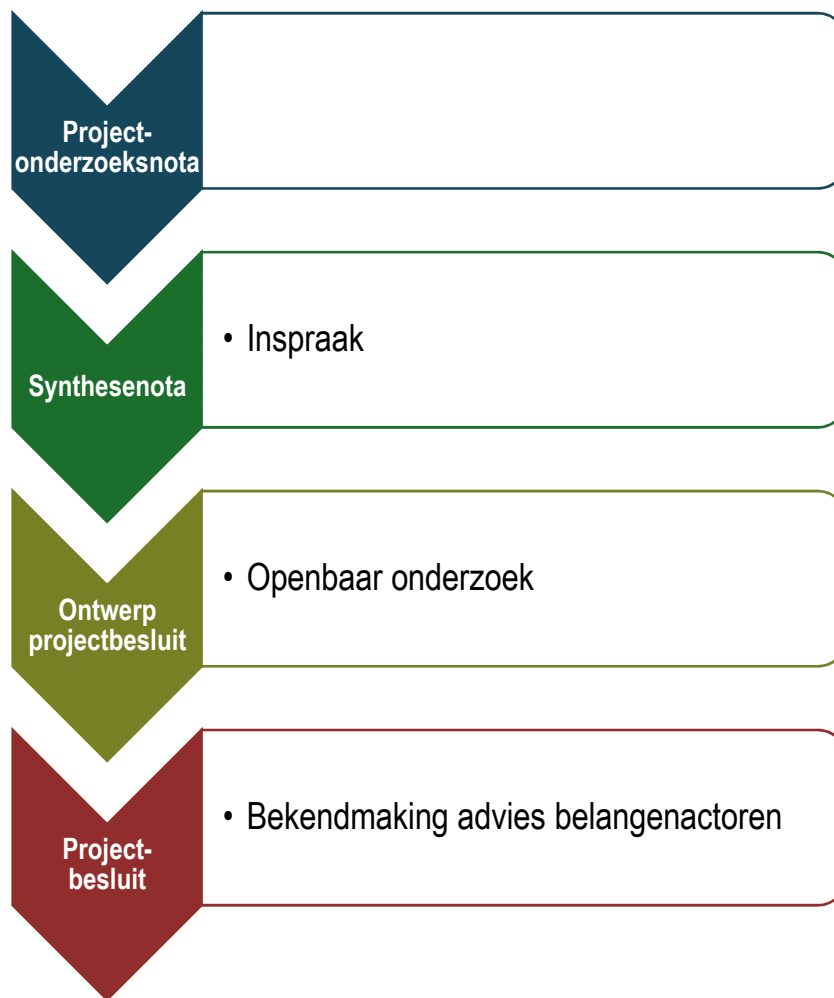
➔ **VOORKEURSBESLUIT**

- Vaststelling van op strategisch niveau gekozen alternatief





Uitwerkingsfase





Uitvoeringsfase

- ▶ **Verder concretiseren tot realiseerbaar project**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Economische noodzaak van de realisatie van extra containerbehandelings- capaciteit in het havengebied Antwerpen

Eddy Bruyninckx (CEO Haven Antwerpen)
Jeroen Kats (TBA)
Jan Blomme (Gewestelijke havencommissaris)



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Opbouw toelichting

1. Toegevoegde waarde van het platform
2. Capaciteit beïnvloedende variabelen
3. Waarom extra containerbehandelingscapaciteit?
4. Containerbehandeling achter de sluizen
5. Containerbehandeling voor de sluizen
6. Groeiprognose containeroverslag voor de sluizen



1. Haven van Antwerpen, toegevoegde waarde van het platform

Visie 2050: logistieke poort tot Europa



Kansen

Vlaanderen heeft een unieke (geografische) positie zowel in Europa als in de wereld. Dat maakt van Vlaanderen een logistieke draaischijf en de poort tot Europa voor internationale kennis-, mensen- en **goederenstromen**. Het open karakter van de Vlaamse economie vormt daarbij een belangrijke troef.

⇒ Havens vormen hefboom

Haven van Antwerpen enig economisch platform in Vlaanderen die deze rol volledig kan opnemen door

- Ligging
- Aanbod
- Schaal

Waarom investeren in havens in Vlaanderen?

“Vlaanderen leeft van de export: het is één van de belangrijkste fundamenteën van onze welvaart. We behoren tot de meest geglobaliseerde regio's in de wereld. (...) dat we niet alleen Vlaanderen als logistieke hub verder uit moeten bouwen maar ook ons industrieel weefsel moeten versterken.”

- Geert Bourgeois



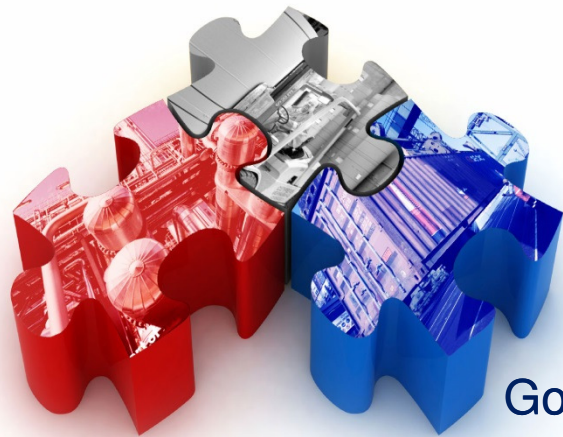
door Vlaamse
havens wordt heel
de wereld een
gemakkelijk
bereikbaar
afzetgebied voor
de productie in
Vlaanderen,
België en de
buurlanden

Waarom specifiek in Antwerpen?

Havengebied Antwerpen is uniek platform (binnen Vlaamse economie)



Logistiek: belangrijkste logistieke havenhub in range Hamburg-Le Havre



Industrie:
grootste
geïntegreerde
Europese chemiehub

Goederen-
behandeling:
2^{de} maritieme
toegangspoort van
Europa

Complementariteit van industrie, overslag en logistiek en de schaal ervan maakt het unieke van het platform Antwerpen uit. En zorgt er voor dat alle sectoren kunnen blijven groeien:

- Beheersing van de logistieke kosten
- Betrouwbare en efficiënte supply chains
- Thuismarkt met een groot lading genererend potentieel

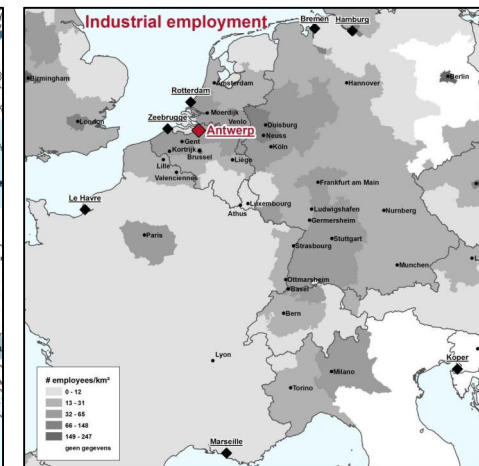
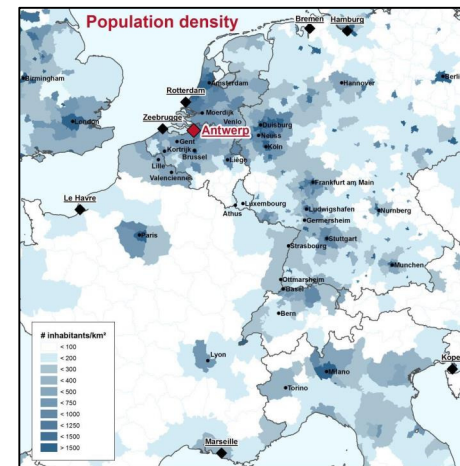
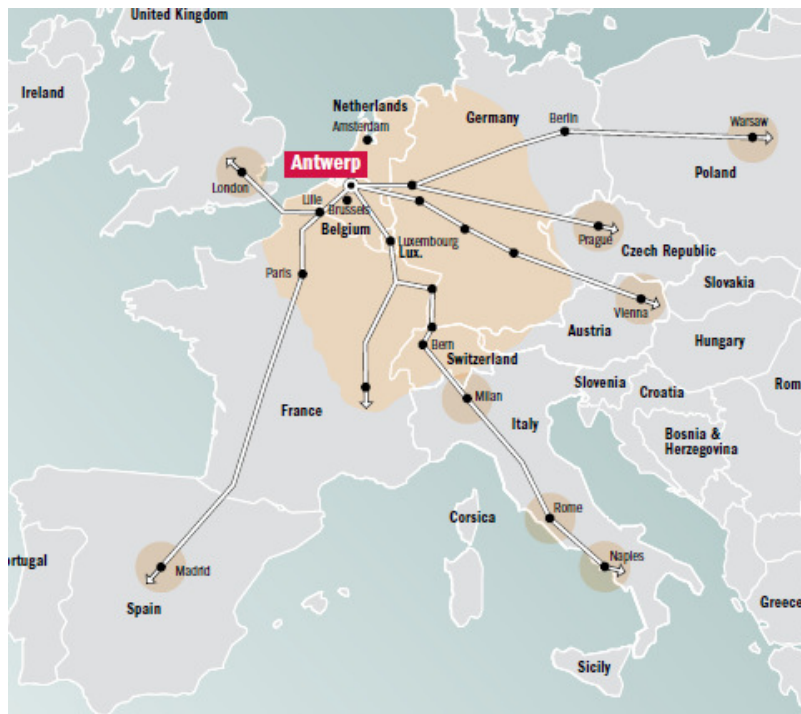


Havengebied Antwerpen is uniek platform (binnen Vlaamse economie)



Cargo is king

Het lading genererend vermogen van het havengebied, in combinatie met de ideale ligging en connectiviteit met het achterland, is een sterk onderscheidende kracht.



Havengebied Antwerpen is als uniek platform ook hefboom voor Vlaamse economie



Tewerkstelling: **142.654 jobs**



DIRECT

60.586

MARITIEME CLUSTER
27.574

**INDUSTRIE EN OVERIGE
LOGISTIEK**
33.012

INDIRECT

82.068

MARITIEME CLUSTER
31.122

**INDUSTRIE EN OVERIGE
LOGISTIEK**
50.946

6,1% van de Vlaamse tewerkstelling

3,6% van de Belgische tewerkstelling

Bron: Nationale Bank van België, 2016

Toegevoegde waarde: **19 miljard euro**



DIRECT

9,9 miljard euro

MARITIEME CLUSTER
3,3 miljard euro

**INDUSTRIE EN OVERIGE
LOGISTIEK**
6,6 miljard euro

INDIRECT

9 miljard euro

MARITIEME CLUSTER
3 miljard euro

**INDUSTRIE EN OVERIGE
LOGISTIEK**
6 miljard euro

8,2% van het Vlaamse bbp

4,7% van het Belgische bbp

Bron: Nationale Bank van België, 2016

Havens zijn meer dan toegevoegde waarde- en jobmachines (Studie Notteboom – Vonckx, 2015)



Strategische waarde havens bedraagt **45 miljard euro**

= 60% meer dan hun klassieke economische waarde voor Belgische economie (studie NBB)

Total economic value Antwerp+ estimated increase in cost	€ 18.825,20 +	€ 1.458,70 =	€ 20.283,90
Total economic value Ghent + estimated increase in cost	€ 6.262,50 +	€ 215,60 =	€ 6.478,10
Total economic value Zeebrugge+ estimated increase in cost	€ 1.746,20 +	€ 290,50 =	€ 2.036,70
Total economic value Ostend+ estimated increase in cost	€ 963 +	€ 5,30 =	€ 968,30
			complete loss value ports € 29.767,00
			Relocation of economy + € 10.455,50
			Estimated qualitative impact + € 4.692,50
			Total strategic value € 44.915,00

Strategische waarde komt o.m. tot stand door:

- Omvang van de geschatte relocatie
- Kwalitatieve aspecten die toegevoegde waarde van andere bedrijven verhogen:
 - Aantrekken van leader firms
 - Toegang verlenen tot globale markten
 - Verbeterd infrastructuur netwerk
 - Verhogen van de zichtbaarheid van Belgische economie tov buitenstaanders
 - Aantrekken van innovatieve gespecialiseerde clusters
 - Aantrekken van cargo die niet enkel voor Belgische markt is bestemd

Volledige keten met activiteiten in haven



- Loodsen
- Sleepdienst
- Verkeers-begeleiding
- Bootmannen
- ...

- Terminal operator
- havenarbeiders
- ...

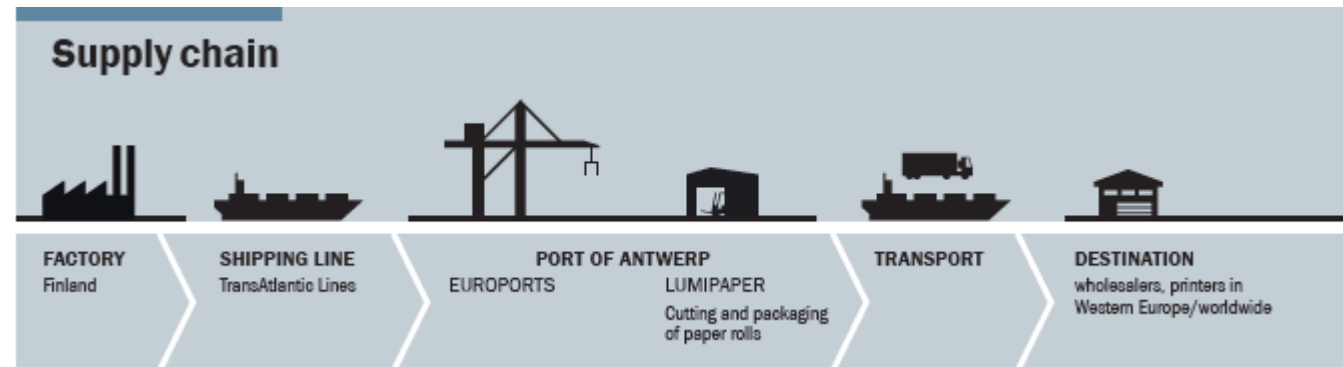
- Scheepsagenten
- Waterklerken
- Expeditie
- Douane-declaranten
- Inspectie-diensten
- Ship suppliers
- Bunkering
- Surveyors
- Verzekerings-maatschappijen
- IT providers
- ...

- Transport-ondernemingen
- ...

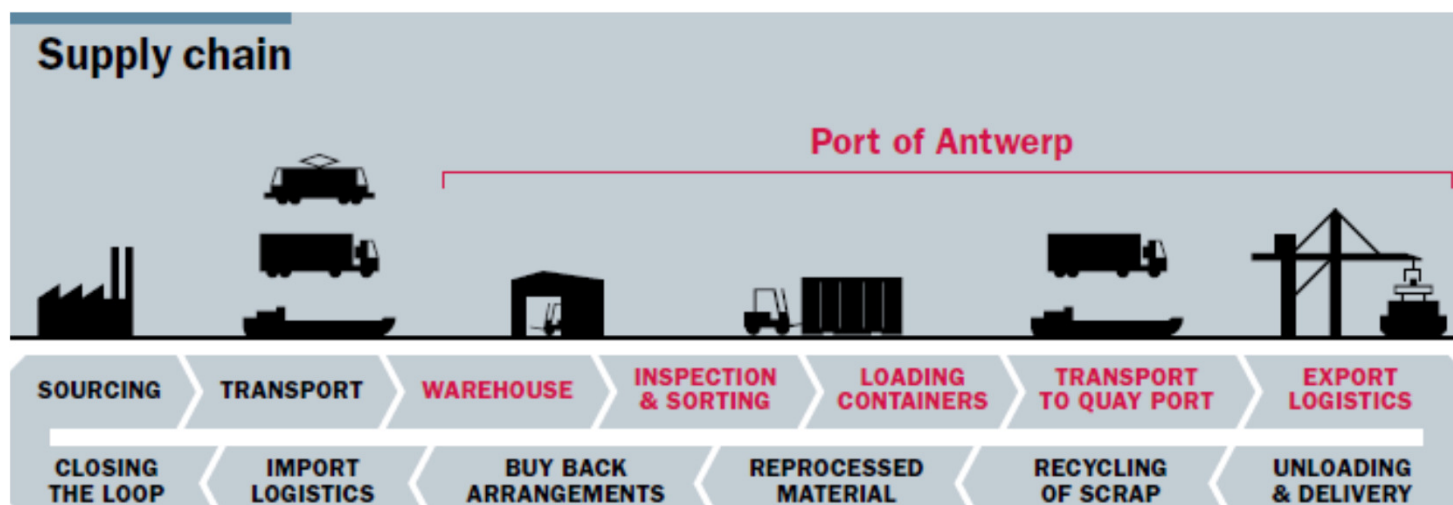
- 3PL/4PL (Uitbesteding van logistiek door verladers aan 3th/4th party logistics)
- Logistieke bedienden / (haven)arbeiders
- ...

- Inhoud van deel containers in haven ondergaat ook logistieke behandeling of is gelinkt aan industrie.
- 67% van containers blijft binnen een grens van 150 kilometer van de haven.

Business cases waardecreatie



Business cases waardecreatie



Business cases waardecreatie



Supply chain



ORIGIN

United Kingdom, Denmark,
France, The Netherlands,
Germany, Italy, Poland, Belgium

WAREHOUSE

Boom

CUSTOMS

Belgian customs
SADI, e-Desk

PORT OF ANTWERP

Grimaldi, Hapag-Lloyd,
WWL, Yang Ming, etc.

DESTINATION

USA



Supply chain



ORIGIN

France, UK, Latin America
and Scandinavia,
Canada, US

BARGE/TRAIN

Chartered seagoing
vessels/barges.
Train: SNCF, Captrain, Railtrax

PORT OF ANTWERP

Boortmalt

SEAGOING VESSEL

Chartered seagoing
vessels. Containers

DESTINATION

Latin America/Asia/Africa

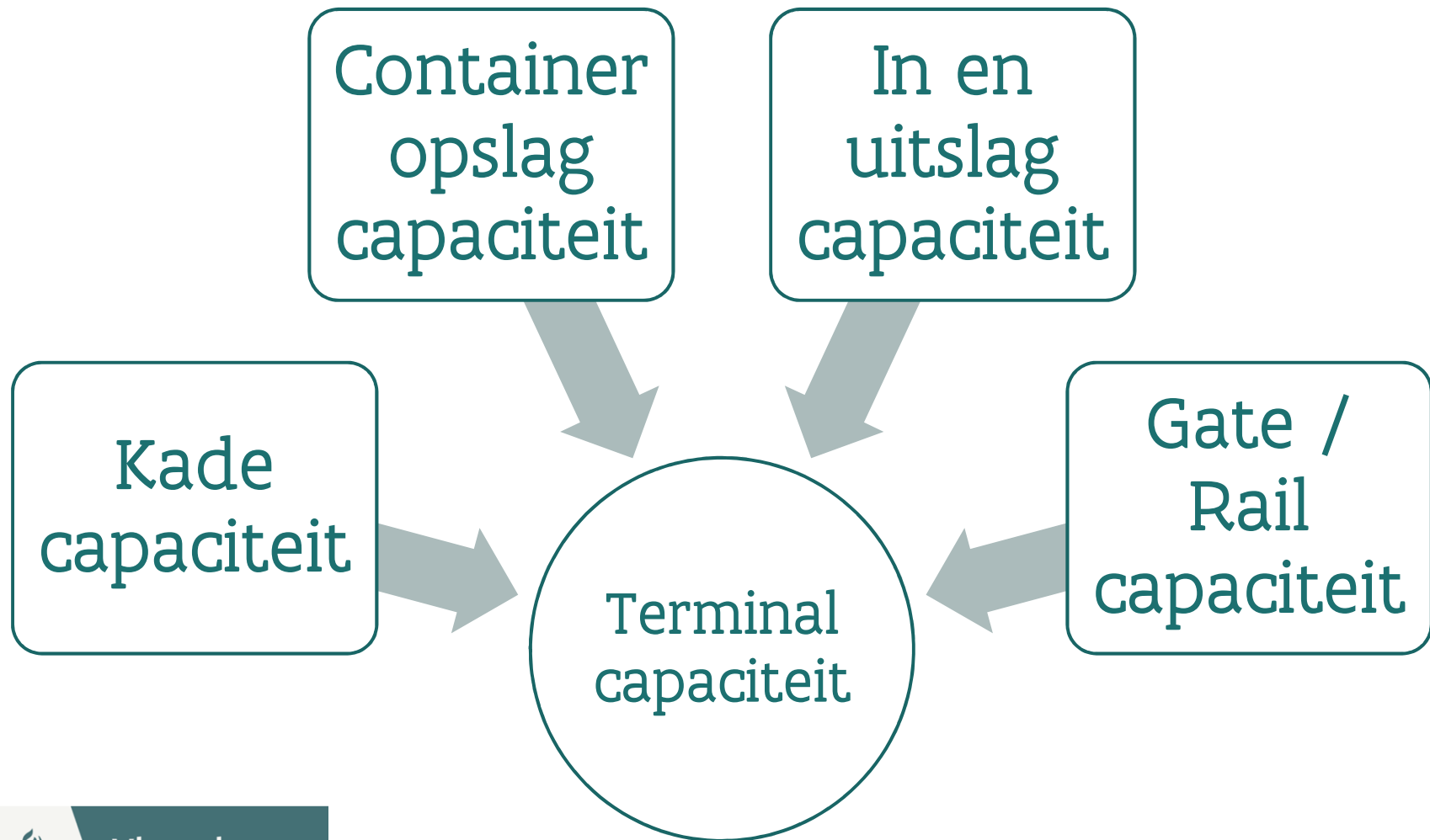


2. Capaciteit beïnvloedende variabelen

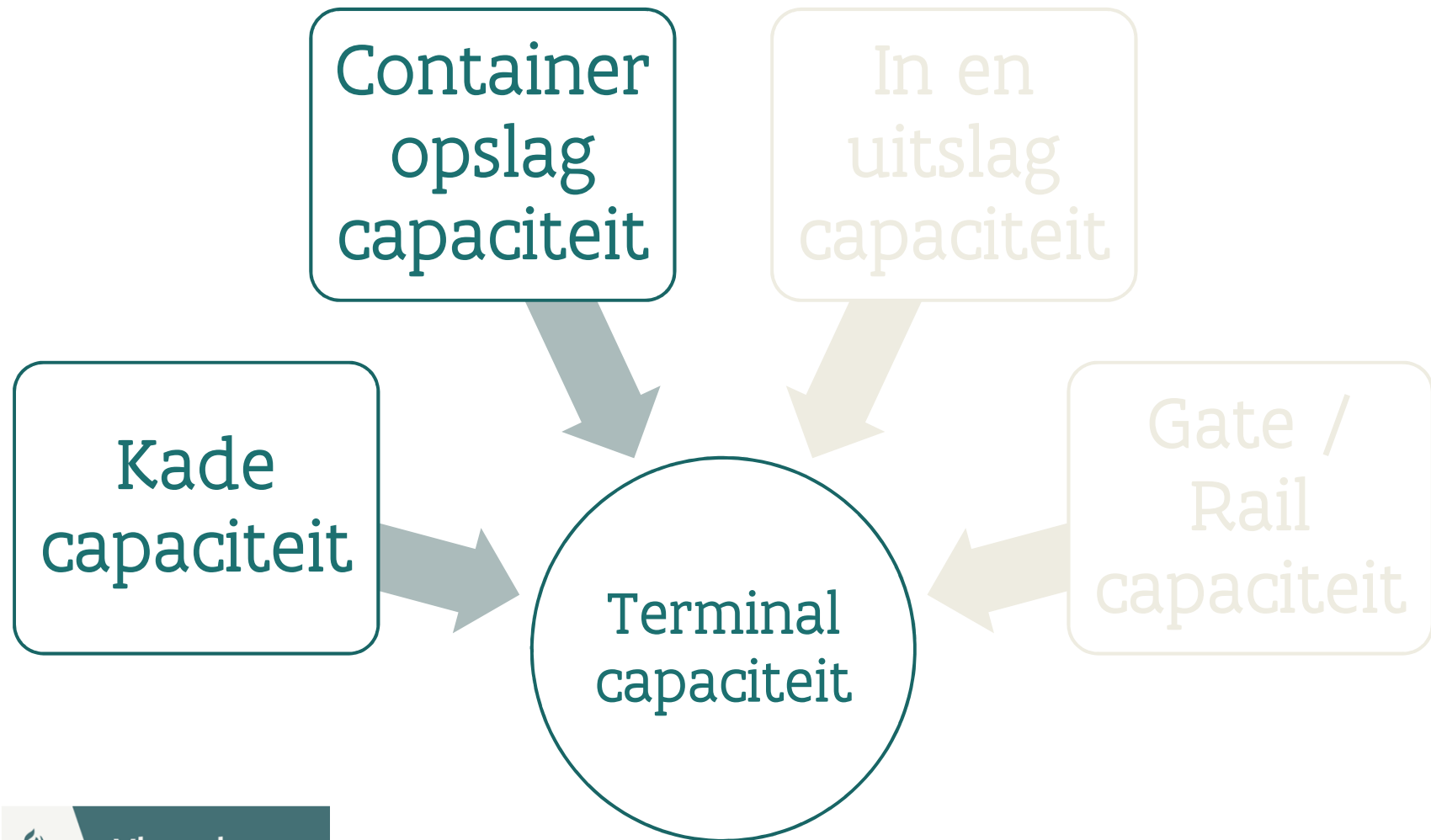
Introductie

- ▶ **Vaak wordt de capaciteit van een containerterminal geschat op basis van de terminal oppervlakte (TEU / hectare)**
- ▶ **Deze methodiek te generiek is, aangezien er meer parameters zijn dan enkel de oppervlakte die de capaciteit bepalen.**
- ▶ **Voor een accuratere capaciteitsbepaling heeft het Havenbedrijf TBA gevraagd een capaciteiten model te ontwikkelen waarin rekening gehouden wordt met terminal specifieke eigenschappen.**
- ▶ **Deze presentatie geeft een generiek overzicht van de meegenomen variabelen in de nieuwe capaciteitsbepaling.**

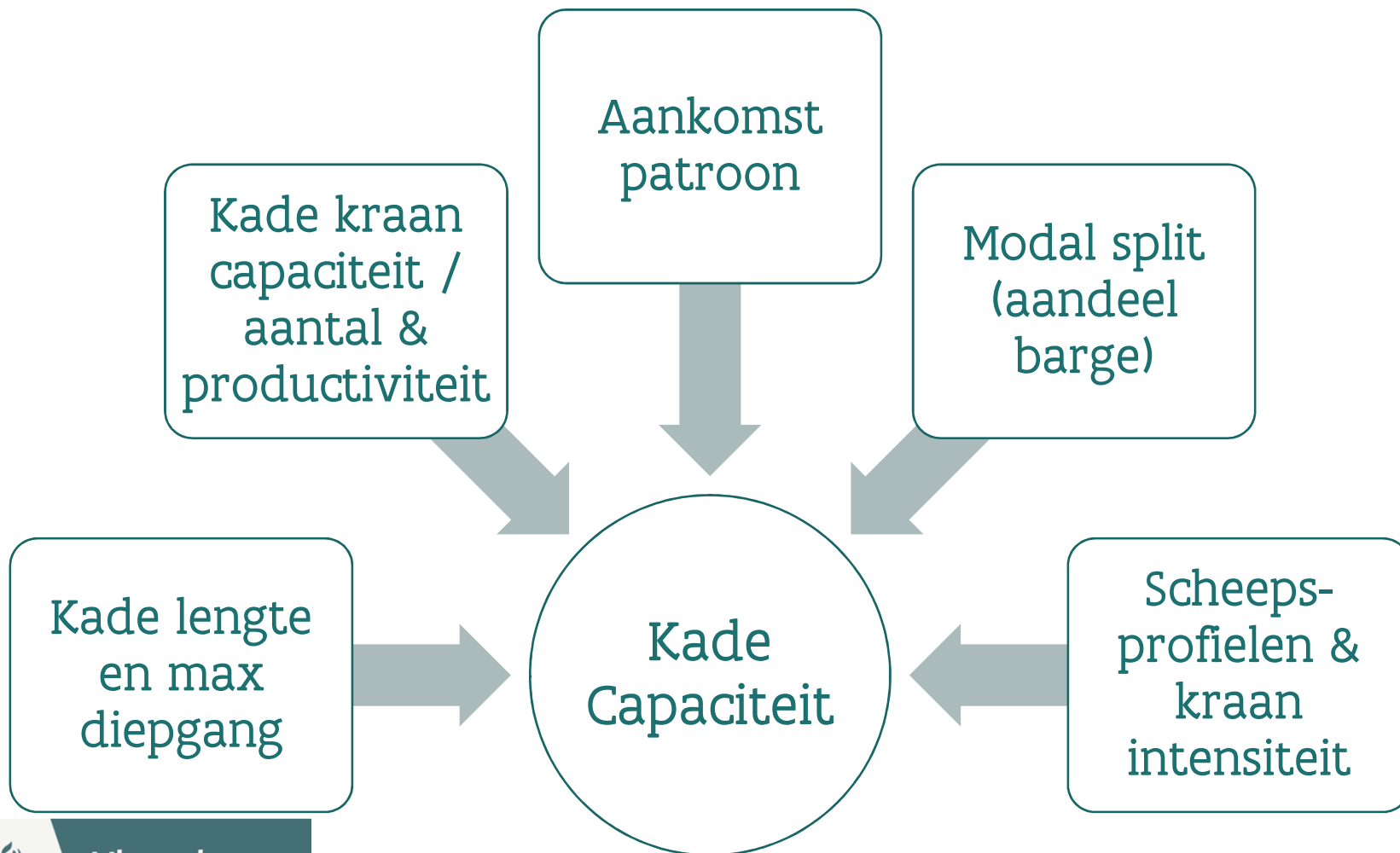
Capaciteit beïnvloedende variabelen



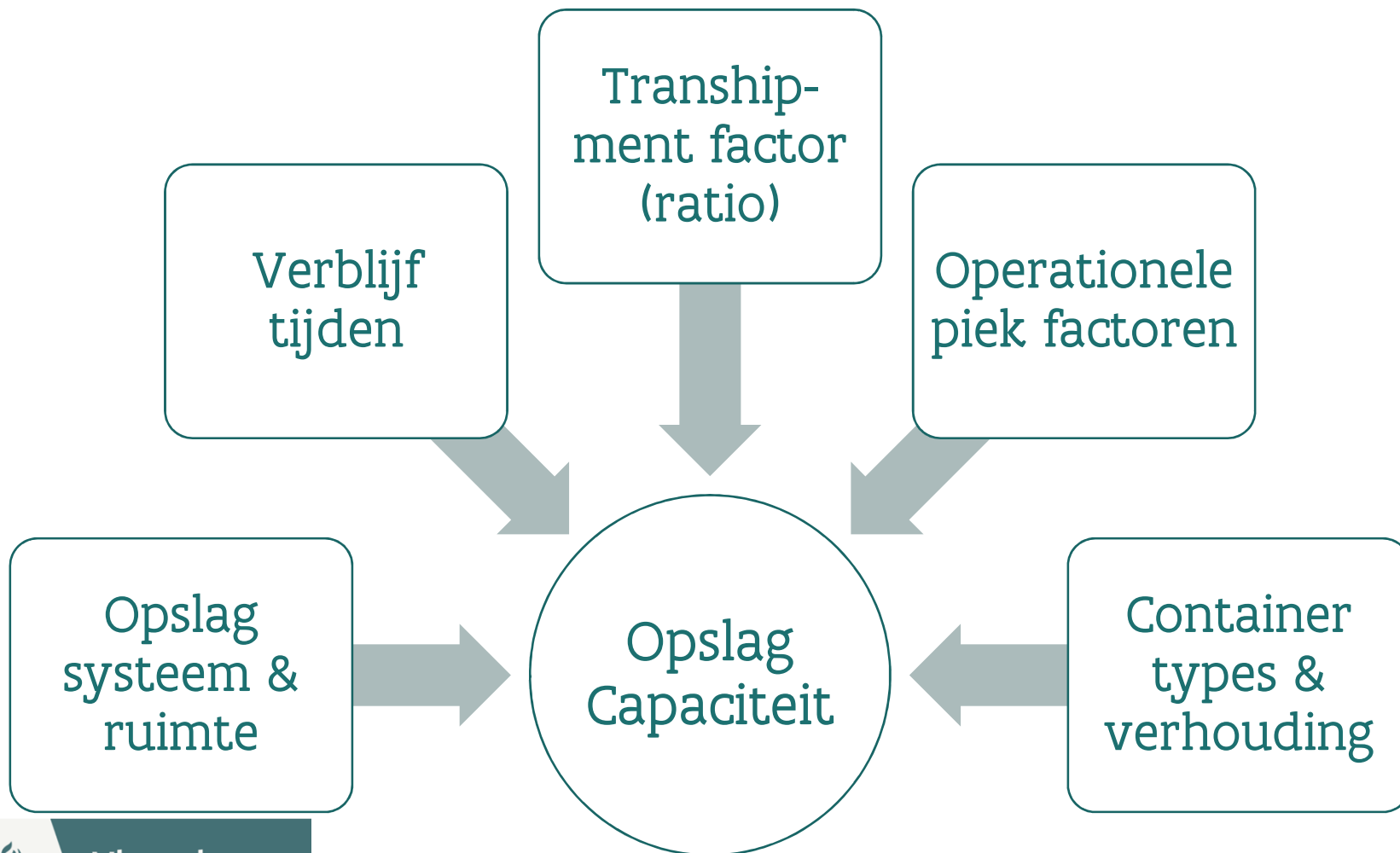
Relevante variabelen Antwerpen



Kade beïnvloedende variabelen



Container opslag beïnvloedende variabelen

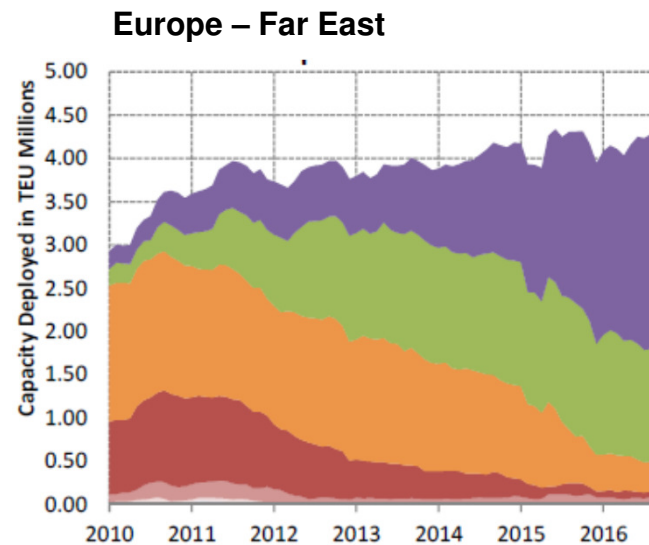




3. Waarom extra containerbehandelingscapaciteit?

Wereldwijde trends en uitdagingen in de container sector

Schaalvergroting vloot

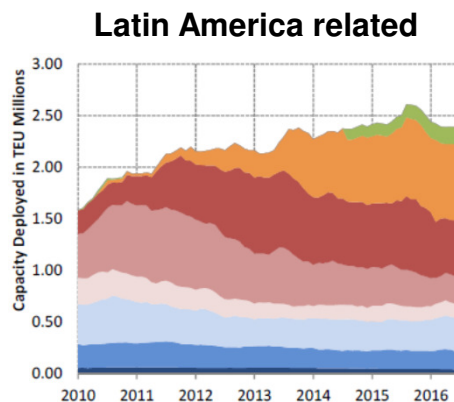
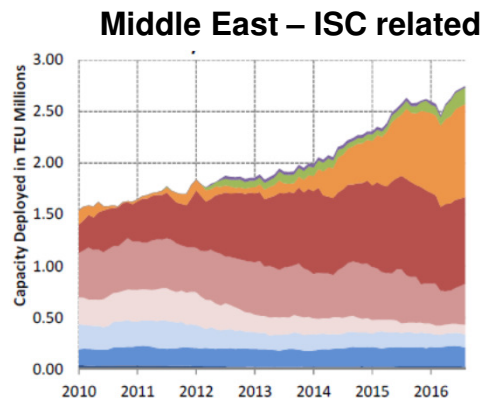


Trend:

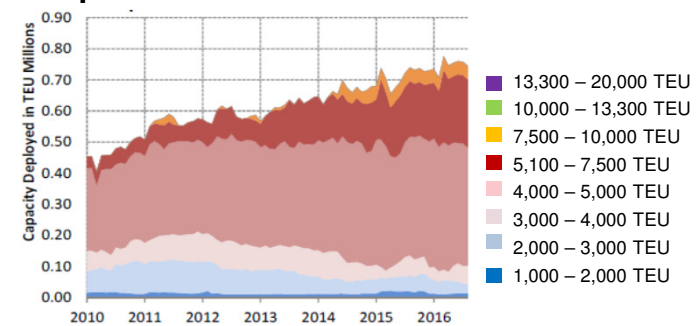
Doorgedreven schaalvergroting en introductie van 18.000 TEU – 20.000 TEU containerschepen op de route tussen Europa en het Verre Oosten en cascade-effect naar de andere vaargebieden

Uitdaging: Voldoende lading

- Cargo generating power
- Connectiviteit
- Nautische toegankelijkheid haven
- Behandelingscapaciteit / -productiviteit



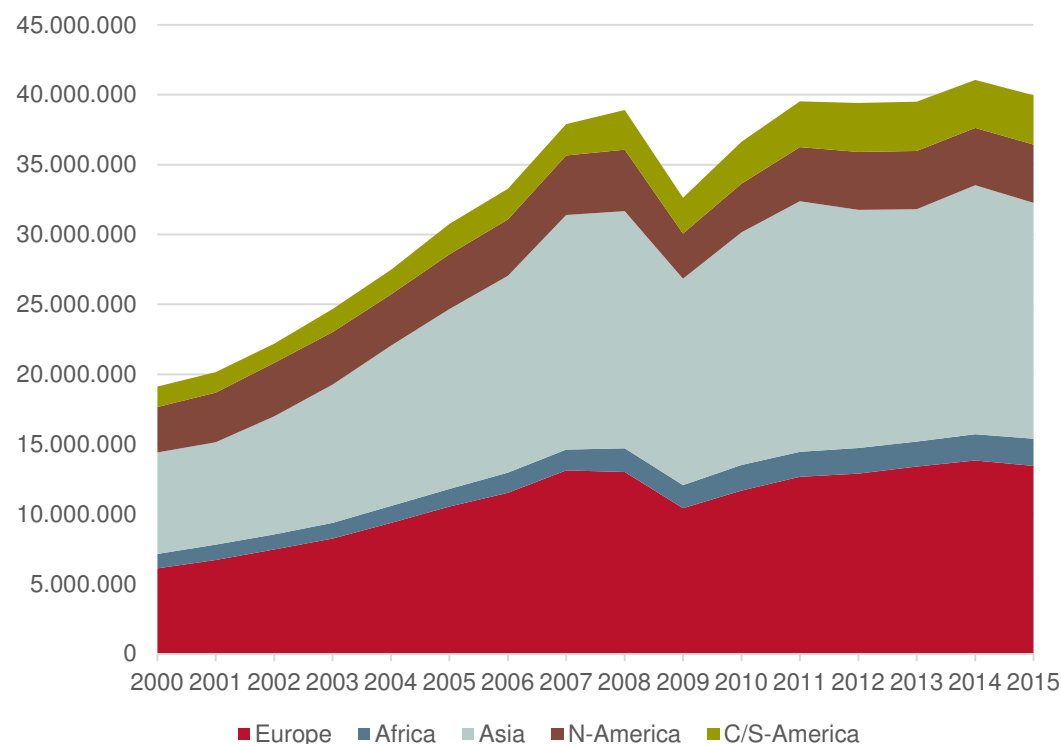
Europe – North America



Europa-Azië: grootste vaargebied

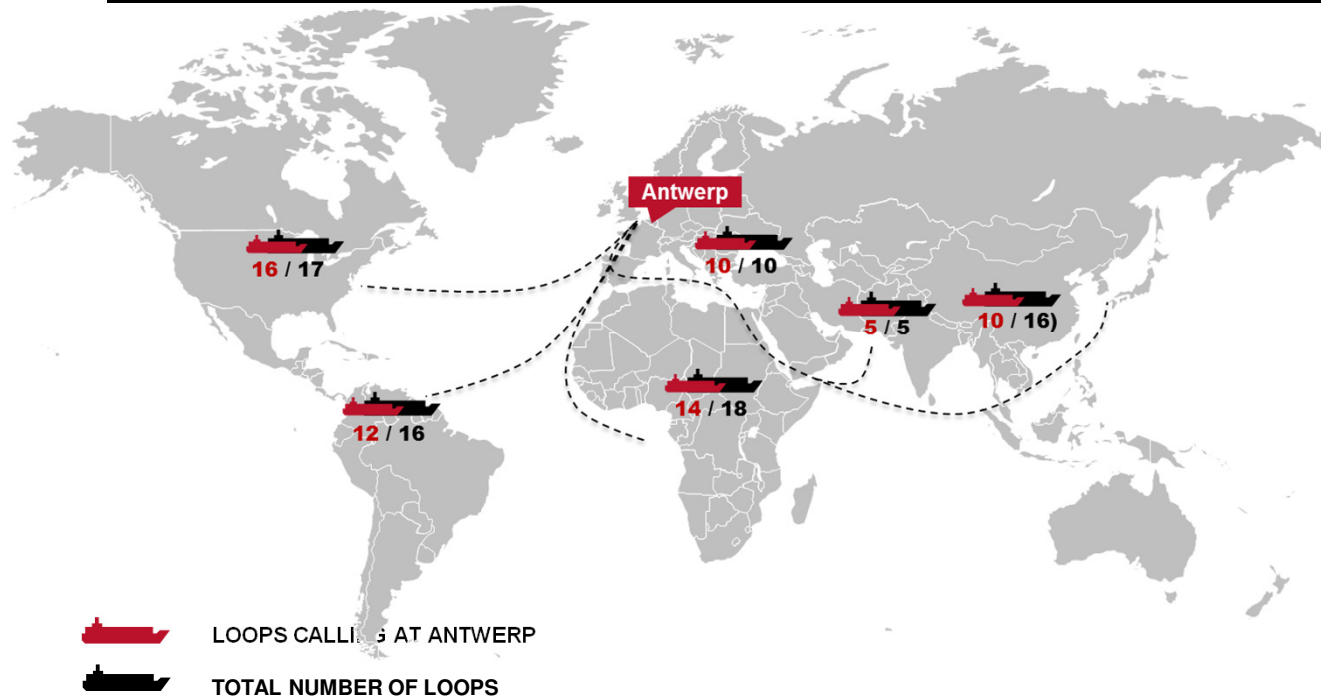


Aandeel van de vaargebieden in de totale goederenoverslag (TEU) in de Hamburg-Le Havre range

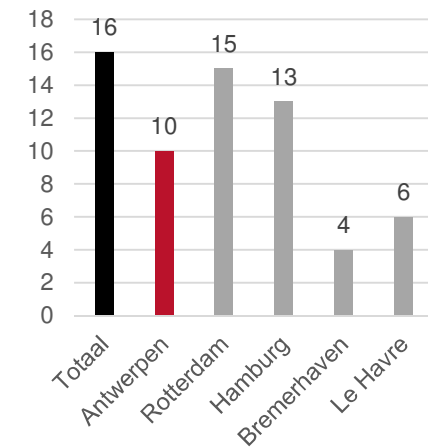


Het vaargebied tussen Europa en Azië (near east, middle east, far east) is met voorsprong het grootste vaargebied, gevolgd door het intra-Europese vervoer

Evolutie container overslag

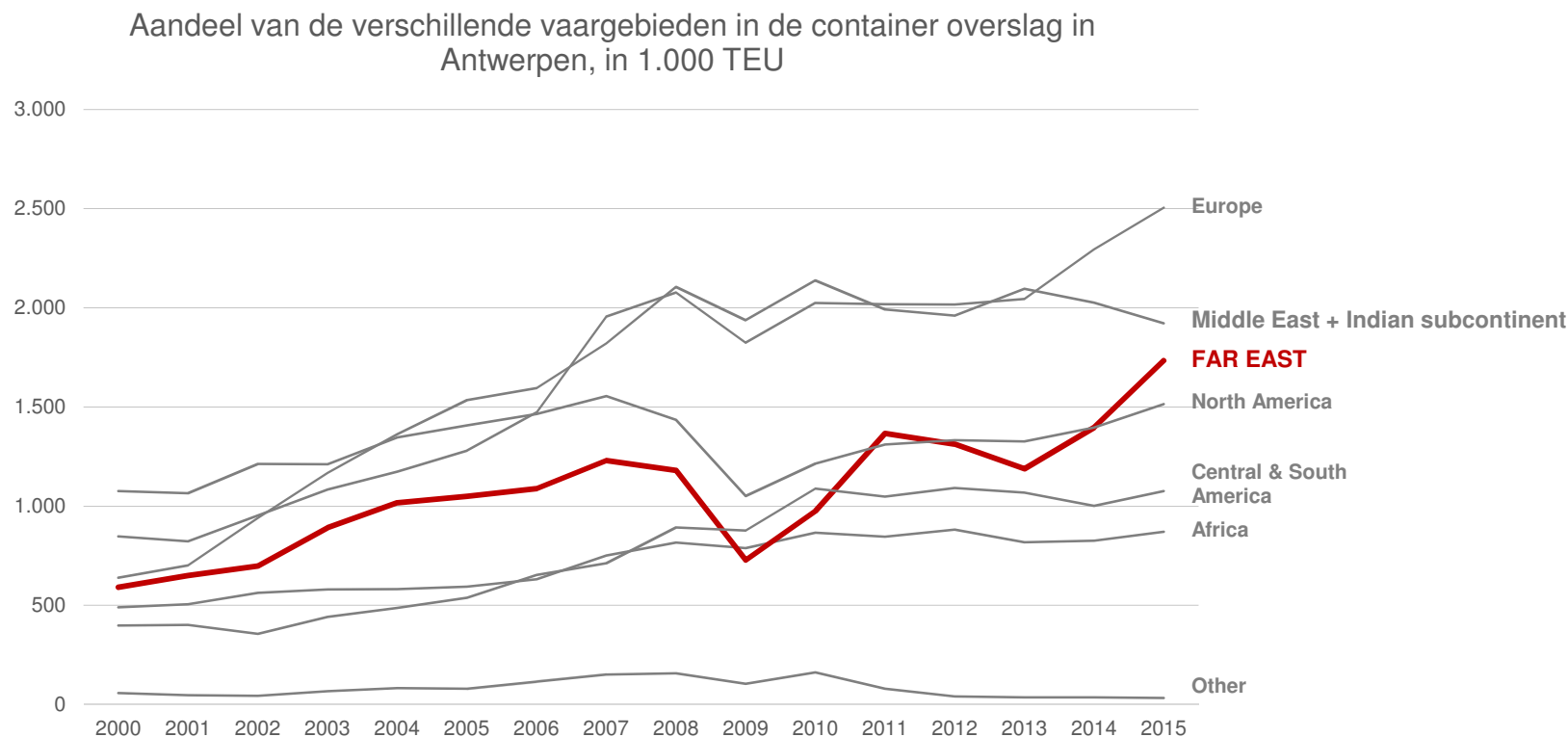


Aantal Europa – Verre Oosten loops



- Antwerpen is binnen Hamburg – Le Havre range marktleider op de meeste vaargebieden.
- Positie op Verre Oosten biedt potentieel om marktaandeel te winnen
=> vaargebied met grootste volumes - grootste schepen.
- De belangrijke oost-west routes tussen Europa en het Verre Oosten en tussen Europa en Noord-Amerika zullen bovendien vanaf 2017 gedomineerd worden door 3 mega-allianties: minder spelers met meer lading.

Evolutie container overslag



- Sterke groei van de container overslag op de Europa- Verre Oosten route
- Groot potentieel voor verdere groei Europa –Verre Oosten
- Belang van de 'hub' functie, incl. transhipment
- Verre Oosten volumes vormen een hefboom voor verdere groei

Belang van voldoende behandelingscapaciteit voor containers



Haven van Antwerpen heeft alle troeven om zich **verder en blijvend te ontwikkelen tot een centrale maritieme HUB haven in Europa!**

- **Groot lading genererend potentieel**
 - Unieke synergie tussen goederenoverslag, logistiek en industrie
 - Ideale ligging en connectiviteit t.o.v. belangrijke centra voor productie en consumptie
- **Nautische toegankelijkheid:** bereikbaar voor de grootste container schepen
- **Sterke maritieme/logistieke cluster**

Two red arrows originate from the list of strengths. One arrow points from 'Groot lading genererend potentieel' to the box, and the other points from 'Sterke maritieme/logistieke cluster' to the box.

Voldoende en efficiënte behandelingscapaciteit (terminal capaciteit) is een cruciale voorwaarde om als haven de evoluties op wereldniveau te kunnen blijven volgen!

⇒ De haven van Antwerpen kan perfect **inspelen op de wereldwijde trend van schaalvergroting in de zeevaart en op de logistieke uitdagingen die dit met zich meebrengt.**

Relatie Vlaamse havens ifv containerbehandeling



Samenwerking Antwerpen en Zeebrugge

2015: Akkoord Chili

“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”

2016: Ondertekening Economisch Samenwerkingsverband

“Ondersteuning te verlenen bij het aantrekken van nieuwe trafieken in de diepzeecontainersector naar de havens van Antwerpen en Zeebrugge en daarbij hun marktaandeel te vergroten.

De activiteiten die binnen het ESV worden verricht om dit doel te bereiken, zijn:

- het proactief opvolgen van de ontwikkelingen in de containersector;
- het inzetten op de versterking van beide havens door o.a. de uitbouw van de 1ste fase van het Saeftinghedok in het Waasland en de valorisatie van de

containerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge; “

Visie:

“Op termijn wil de haven van Gent uitgroeien tot de draaischijf voor containervolumes die van de ‘deepsea containerhavens’ komen (Antwerpen, Zeebrugge en Rotterdam) en die als bestemming de regio’s Gent, Zuid-West-Vlaanderen en Frankrijk hebben. De realisatie van de intermodale verbinding met Antwerpen is de eerste schakel in dit verhaal.”



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

4. Containerbehandeling achter de sluizen

Containerbehandeling achter de sluizen



Container behandeling achter de sluizen

a. Niche spelers

→ specifieke regio; kleinere schepen (vb: West-Afrika)

b. Niche trades

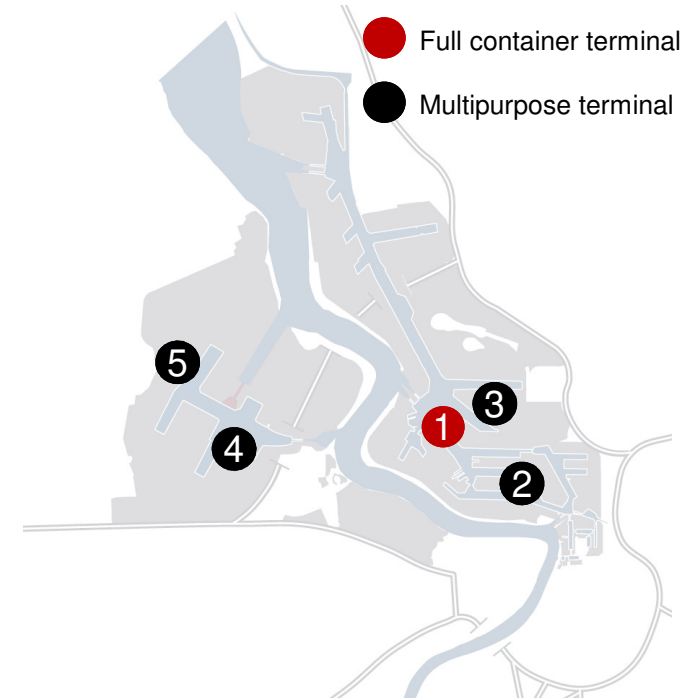
→ specifieke behandeling vereist; kleinere schepen (Vb: Reefer schepen)

c. Multipurpose schepen

→ Specifieke behandelingstechnieken (Vb: conventionele schepen, CONRO)

d. Binnenvaart

→ niet-maritiem gebonden binnenvaart containers



1. IMT (242)
2. BNFV (190/220)
3. PSA-NHS Churcill (420)
4. Euroports Leftbank (1207)
5. AET (1333)
6. Overige multipurpose terminals

Containerbehandeling achter de sluizen



Toekomst containerbehandeling achter de sluizen

- Blijft belangrijk voor de niche segmenten, multipurpose trafieken en niet-maritiem gebonden binnenvaart
- Nieuwe capaciteit in het teken van bovenstaande segmenten
 - Vb: uitbreiding AET terminal
- Geen alternatief voor de container behandeling die voor de sluizen gebeurt

Verklaring:

- Nautische factoren
- Terminal capaciteit
- Sluispassage (tijd, kost)

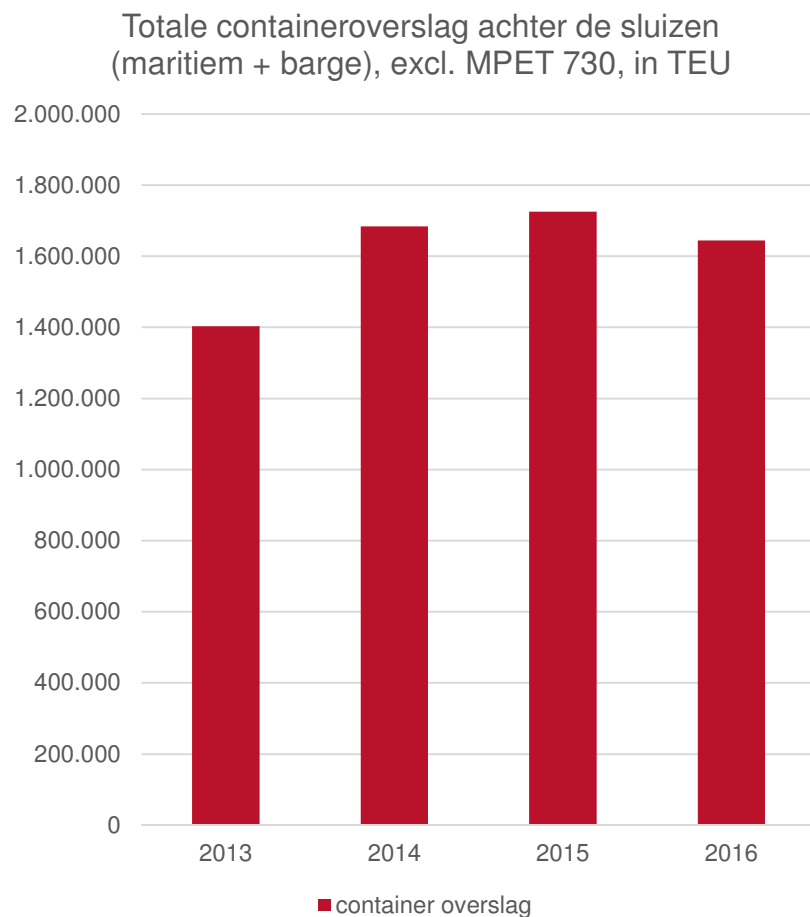


Getijdevensters + vaarschema's

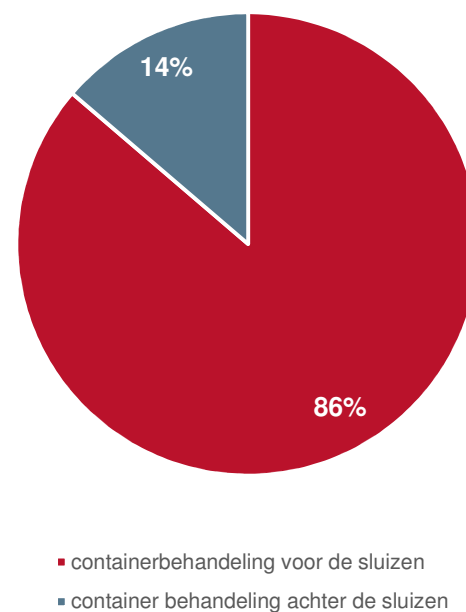
Containerbehandeling achter de sluizen



Capaciteitsbezetting achter de sluizen (excl. MPET 730)



Aandeel container behandeling voor de sluizen in de totale container behandeling (maritiem + barge) (2015)





Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

5. Containerbehandeling voor de sluizen

Containerbehandeling voor de sluizen: Terminals Linkeroever (Deurganckdok)

MPET (1742)

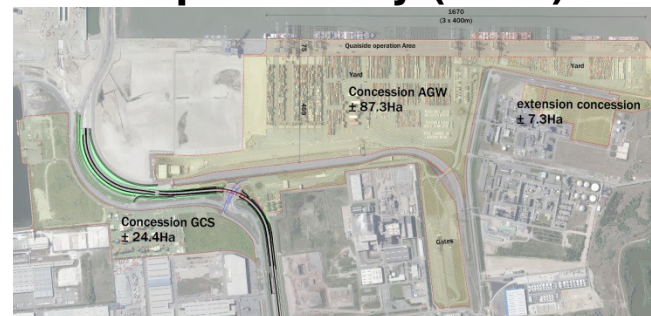


Jaarlijkse capaciteit (TEU)	
Operationele capaciteit (maritiem + barge)	7.200.000 TEU
Maximale capaciteit (maritiem + barge)	9.000.000 TEU

Opmerkingen:

- Volledige capaciteit MPET 1742 beschikbaar einde 2016
- Capaciteit MPET Delwaiedok niet meer in rekening genomen

Antwerp Gateway (1700)



Jaarlijkse capaciteit (TEU)	
Operationele capaciteit (maritiem + barge)	1.600.000 TEU
Maximale capaciteit (maritiem + barge)	2.000.000 TEU

Opmerkingen:

- Verschillende projecten in uitvoering zullen beperkt capaciteit verhogen
 - Bijkomende Automated stacks
 - 'ASHLAND' extensie (niet optimaal; beperkt effect)
 - Bijkomende kranen
 - Directe connectie Antwerp Gateway - GCS

Containerbehandeling voor de sluizen

Terminals Rechteroever (Scheldeterminals)

PSA Noordzee (913) en Europa terminal (869)



Jaarlijkse capaciteit (TEU)	
Operationele capaciteit (maritiem + barge)	2.960.000 TEU
Maximale capaciteit (maritiem + barge)	3.700.000 TEU

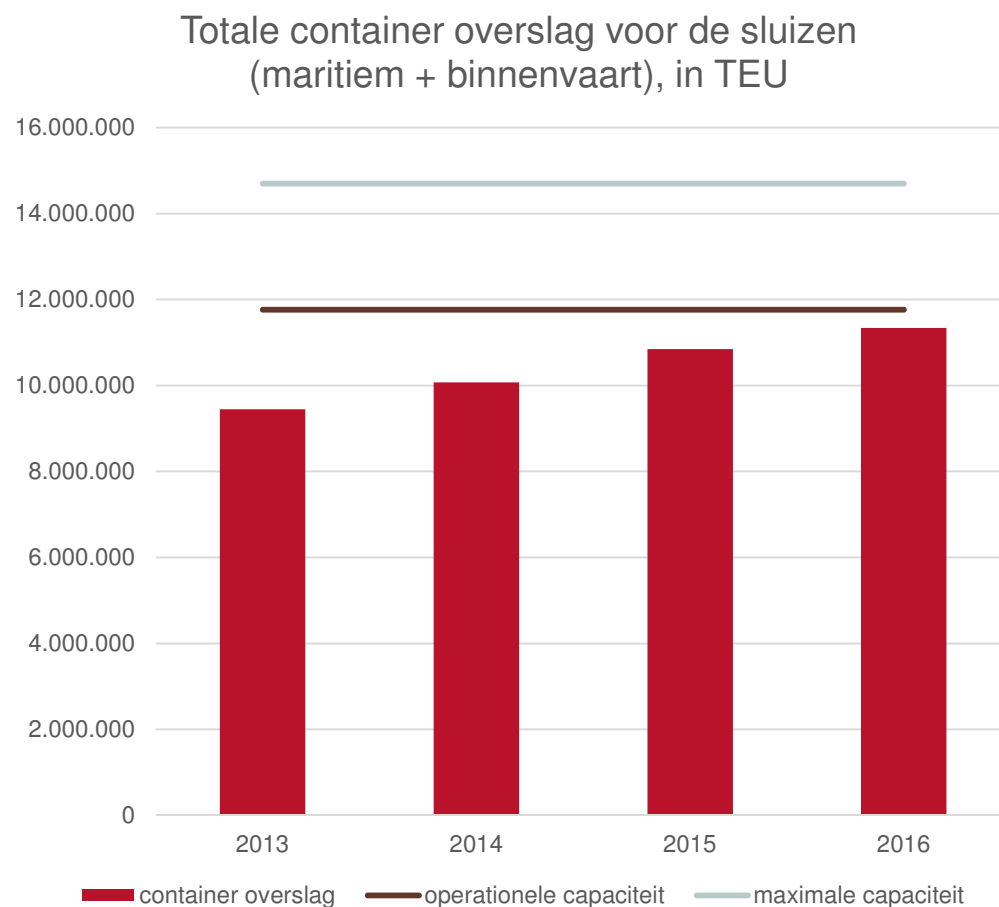
Opmerkingen:

- Noordzee terminal:
 - verdieping en herstelling kaaimuur afgerond;
 - dichtmaken roro gedeelte gepland tegen einde 2017;
 - Bijkomende kranen
 - Herberekening impact capaciteit in uitvoering
 - Capaciteit waterkant vormt knelpunt
- Europa terminal:
 - Beperkte kaaidiepte vormt knelpunt

Containerbehandeling voor de sluizen



Totale capaciteitsbezetting



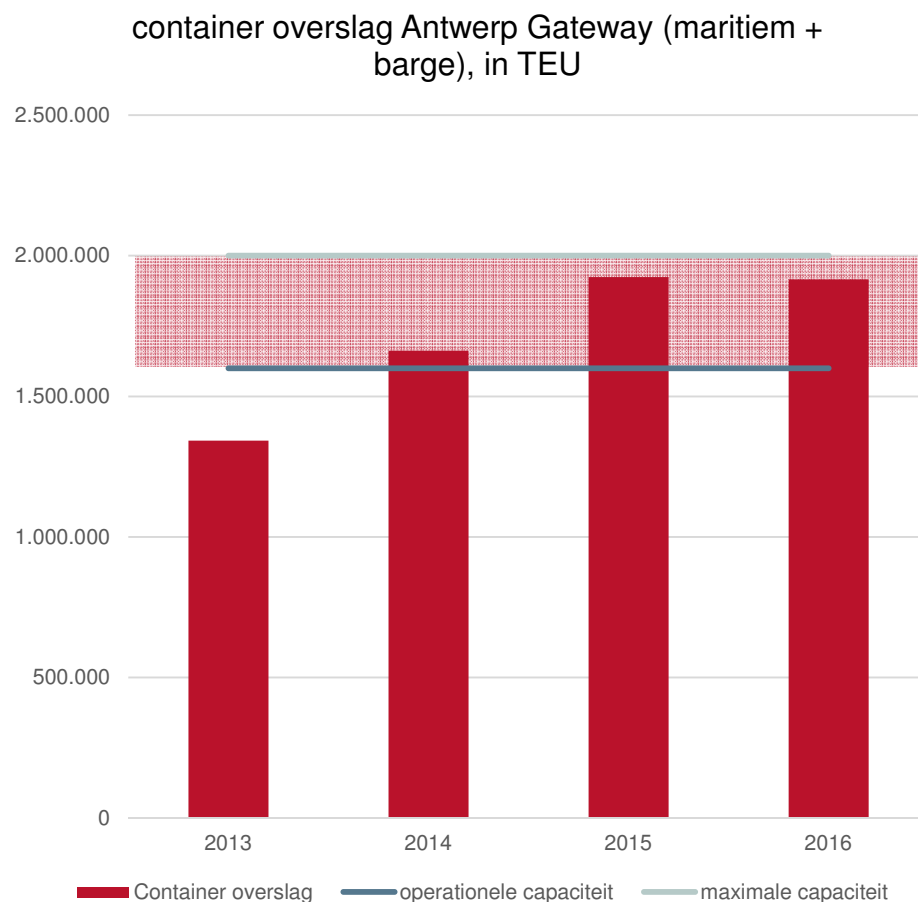
Opmerkingen:

- In 2016 benadert de container overslag voor de sluizen de operationele capaciteit
- Container overslag (maritiem+barge):
 - Antwerp Gateway 1700
 - MPET 1742 (incl MPET 730)
 - PSA Noordzee terminal 913
 - PSA Europa terminal 869
- Behandelingscapaciteit:
 - Totaal van de 4 terminals (1700, 1742, 913, 869)
- Cijfers 2016
 - Extrapolatie van de overslagcijfers van de eerste 8 maanden, gecorrigeerd met de gekende wijzigingen in 2016 Q4

Containerbehandeling voor de sluizen



Capaciteitsbezetting per terminal: Antwerp Gateway

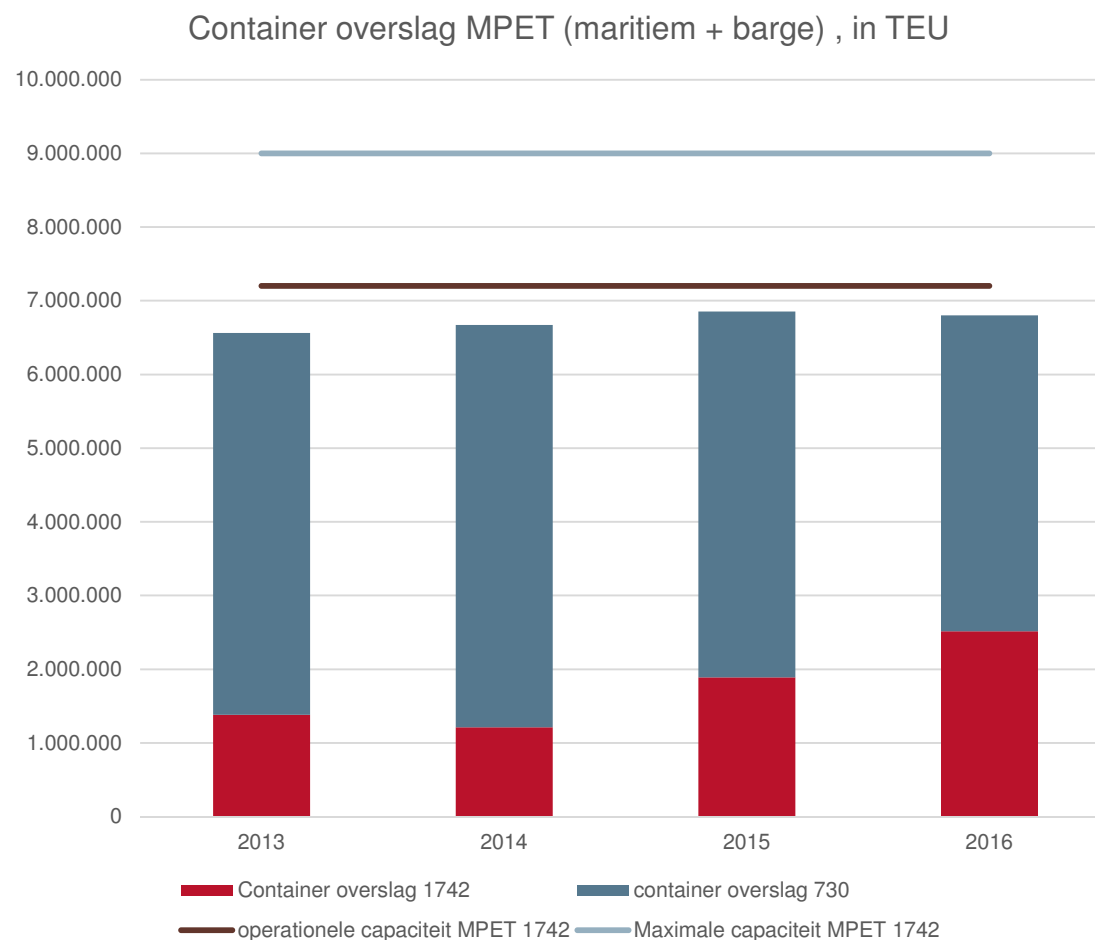


Opmerkingen:

- Antwerp Gateway benadert de maximale terminal capaciteit in 2015 en 2016
- Overschrijding van de operationele capaciteit in 2014, 2015 en 2016 geeft aanleiding tot toenemende congestie in 2015 en 2016 m.b.t. lichterbehandeling en de afhandeling gate bewegingen
- (Verwachte) stagnatie in 2016 is het gevolg van intraportuaire verschuiving van enkele diensten
- De capaciteitsverhoging in 2017 ingevolge de verschillende projecten zal enig soelaas bieden op korte termijn, maar geen oplossing op de middellange termijn

Containerbehandeling voor de sluizen

Capaciteitsbezetting per terminal: MPET



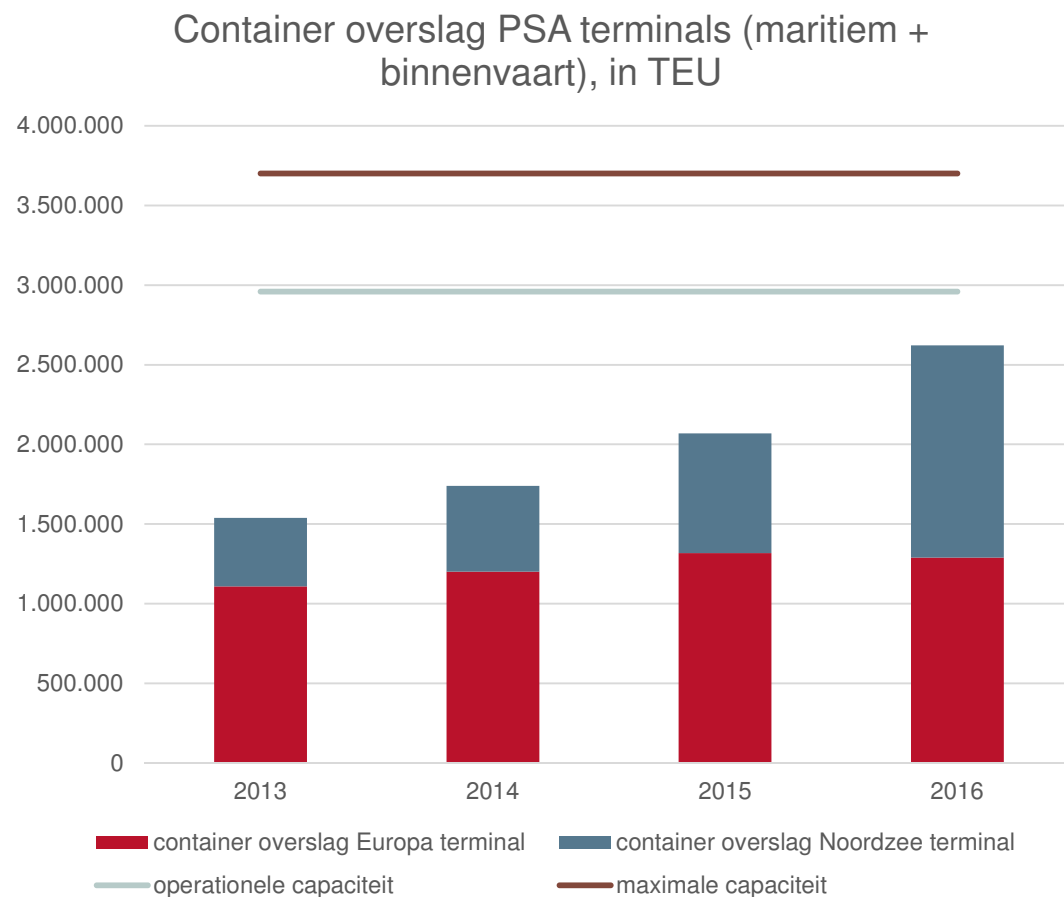
Opmerkingen:

- Volledige verhuisbeweging van MPET 730 naar MPET 1742 zal afgerond zijn tegen eind 2016
- Omvoer van containers per lichter tussen beide terminals in het kader van deze verhuisbeweging werd uit de barge cijfers gehaald (en dus niet meegenomen in de container overslag)
- (Verwachte) stagnatie in 2016 is het gevolg van de intraportuaire verlegging van enkele diensten

Containerbehandeling voor de sluizen



Capaciteitsbezetting per terminal: PSA Noordzee en Europa terminal



Opmerkingen:

- Congestie aan de waterkant (kaailengte)
- Herberekening capaciteit in uitvoering

Conclusie

Container behandeling voor de sluizen 'AS IS'



- De totale containerbehandeling voor de sluizen benadert in 2016 de operationele capaciteit
- Deze operationele capaciteit werd op Antwerp Gateway in 2015 reeds overschreden; ook in 2016 wordt een overschrijding verwacht en zal de containerbehandeling de maximale capaciteit benaderen
- Infrastructurele (optimalisatie-)werken op Antwerp Gateway en de PSA Noordzee terminal zijn noodzakelijk om in 2017/2018 de verwachte stijging tot bijkomende capaciteit leiden
- Deze capaciteit zal soelaas kunnen bieden op de korte termijn, maar is onvoldoende op de middellange termijn



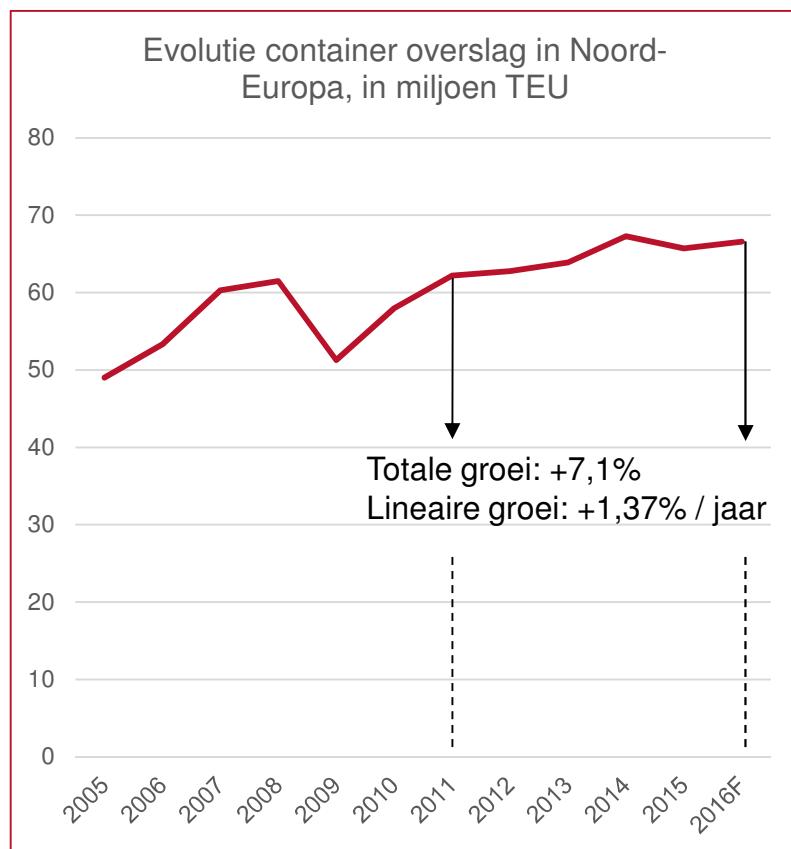
Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

6. Groeiprognose containeroverslag voor de sluizen

Groeioprognose container overslag voor de sluisen



Groeioprognoses algemeen



2014: 4,66% - 2015: 7,53% - 2016 H1: 4,4%

Groeioprognose container overslag voor de sluizen



- Antwerpen manifesteerde zich de afgelopen jaren als de sterkste groeier binnen de Hamburg – Le Havre range:
 - Antwerpen heeft zich bewezen als een betrouwbare haven;
 - Investerings uit het verleden m.b.t. nautische toegankelijkheid en capaciteitsontwikkelingen werpen hun vruchten af
 - Antwerpen heeft kunnen inspelen op de schaalvergroting zeevaart:
 - Volgehouden (marketing) inspanningen in het Verre Oosten (Key account bij rederijen)
 - Groeiend marktaandeel in de Europa-Verre Oosten route; potentieel voor verdere groei
- Lading heeft de weg naar Antwerpen (terug) gevonden
- Indicaties dat de groeicurve van de afgelopen jaren ook de komende jaren kan aangehouden worden (i.e. dat Antwerpen de komende jaren een sterkere groei zal kennen dan het gemiddelde in de regio)

Groeiprognose container overslag voor de sluizen



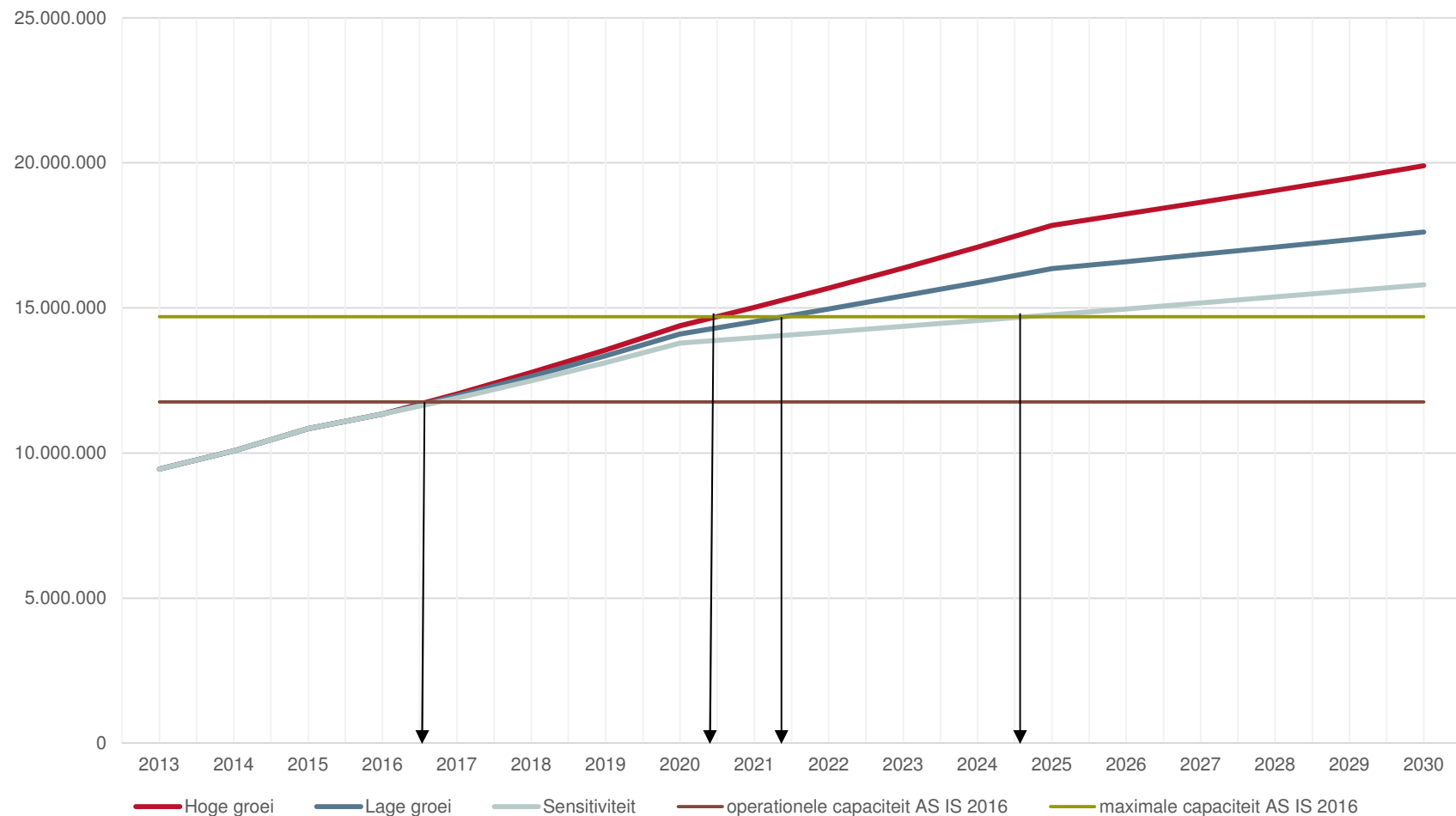
Aannames bij de scenario's

- Startpunt = 2016 (gecorrigeerde extrapolatie van de cijfers 8 maanden)
- Capaciteit = totale capaciteit (maritiem + barge) 'AS IS' in 2016; correctie mogelijk in 2016 Q4
- Groeiscenario's:
 - Algemeen (cfr : procesnota 'Realisatie extra containercapaciteit Antwerpen')
 - Scenario 'hoge groei' = lineaire groei 4,4% per jaar tot 2025; 2,2% vanaf 2025
 - Scenario 'lage groei' = lineaire groei 3% per jaar tot 2025; 1,5% vanaf 2025
 - Sensitiviteitsanalyse: lineaire groei 1,37% per jaar (= gemiddelde groei in Noord-Europa gedurende de laatste 6 jaren)
 - MPET (eigen prognose): 9.000.000 in 2020 = lineaire groei van 7,24% per jaar tussen 2017 en 2020; nadien groei volgens bovenstaande scenario's

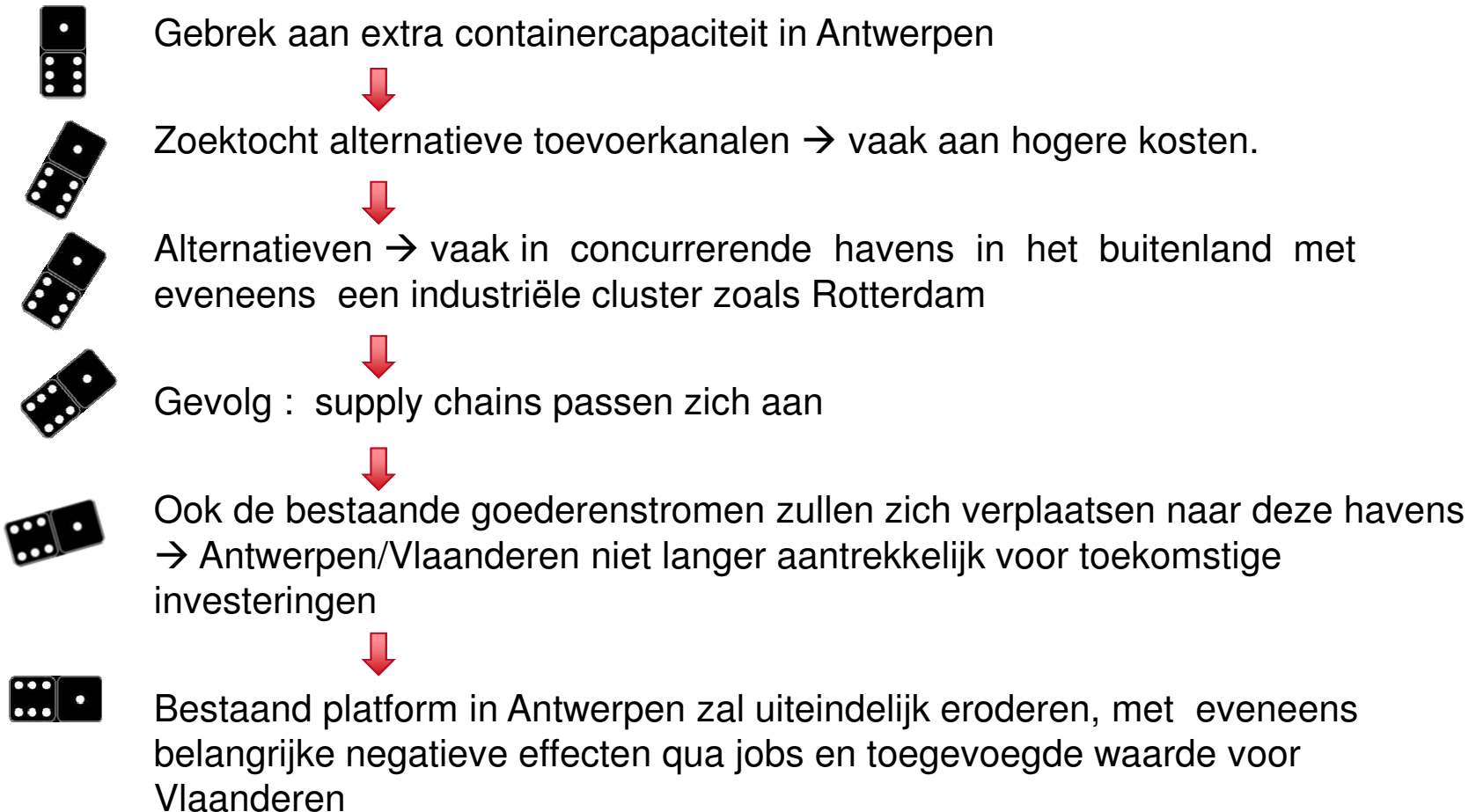
Groeiprognose container overslag voor de sluizen



Groeiprognose totale container overslag voor de sluizen (maritiem + barge), TEU

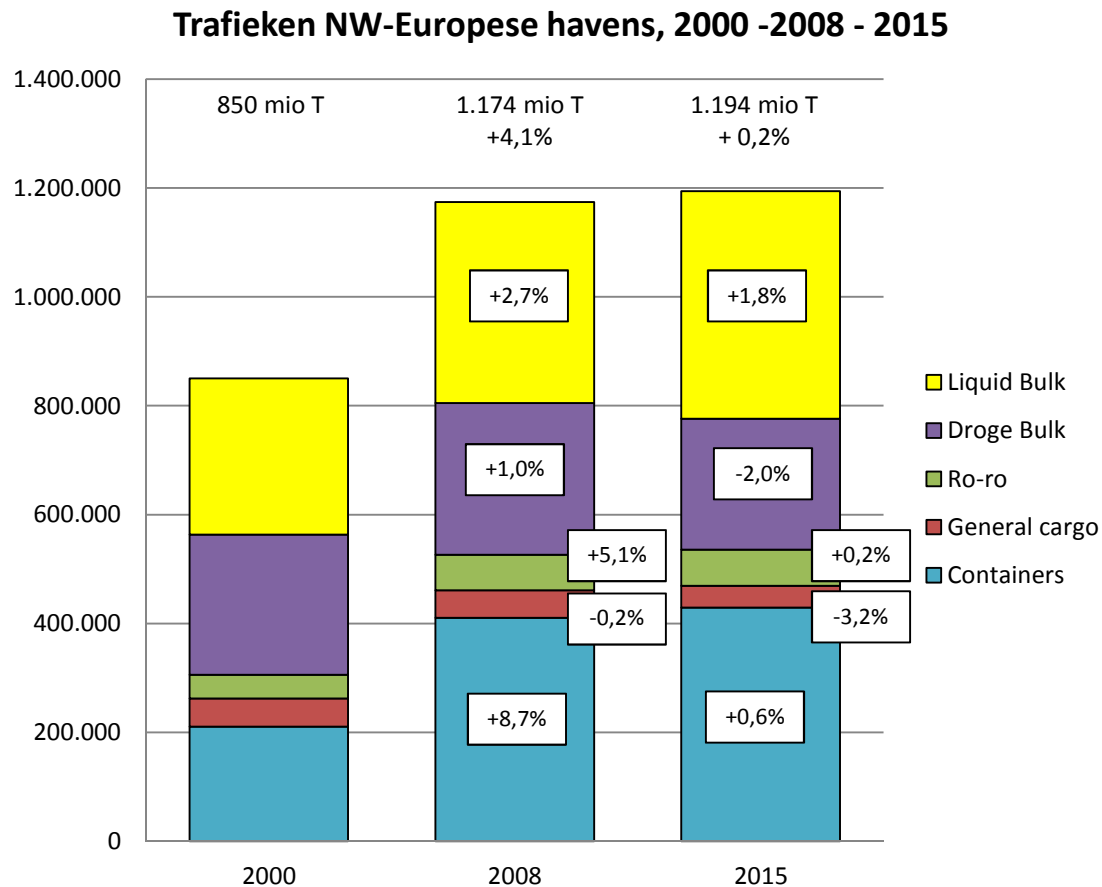


Domino-effect als zeehavensector wordt verwaarloosd



Omgeving: voor en na 2009

Van spectaculaire groei voor 2009 naar stagnatie nadien



Vaststellingen:

- Sterke groei voor 2009, stagnatie erna
- Segmenten:
 - Groei voor 2009 vooral gedragen door containers en in mindere mate door ro-ro en natte bulk
 - Na 2009; stagnatie of krimp voor alle sectoren. Nog lichte groei voor natte bulk

Omgeving: voor en na 2009

Waarom groeivertraging en voor hoe lang?

Antwerpen atypisch groeipatroon

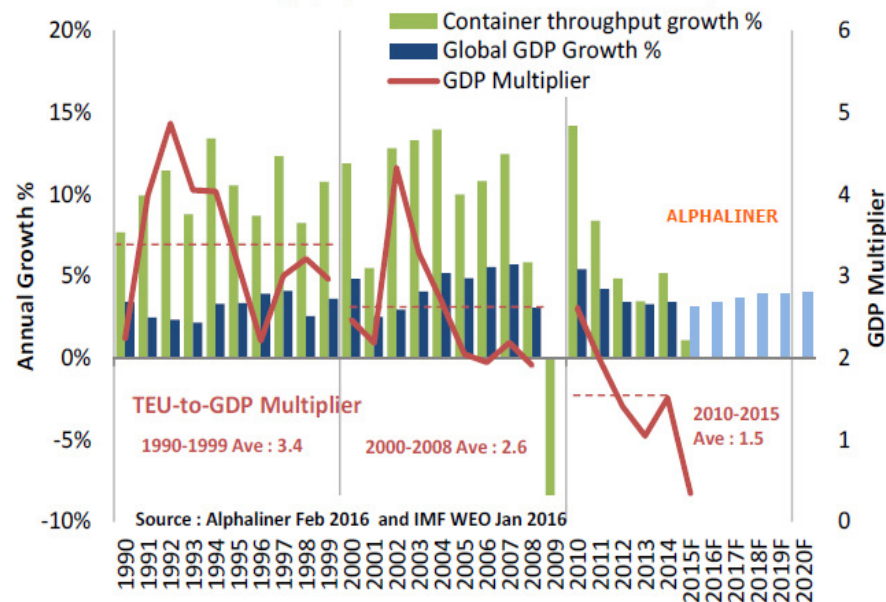
Waarom groeivertraging?

- effecten globalisering doven uit (groeivertraging China)
- “Kredietcrunch”
- Consumptiepatronen wijzigen
- Industriële structuur wijzigt

Naar Japan-scenario?

Chart of the week

Global Container Throughput, GDP Growth and the ‘GDP Multiplier’ : 1990-2015



Bron: Alphaliner

Waarom Antwerpen ander groeipad?

- Groeivertraging tot 2013 gevolg van:
 - saturatie Delwaidedok
 - ondervertegenwoordiging Verre Oosten routes
- Scheldeverdieping: vanaf 2012 versterkt Antwerpen positie op in VO-route
- Overloop Rotterdam & Zeebrugge wordt afgebouwd
- Dynamiek Vlaams achterland?

Hoe lang blijft inhaalbeweging duren?



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Informatieve vragenronde



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Rapport 'Valorisatie containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens'

Jan Blomme
Gewestelijk Havencommissaris



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



Aanleiding

Antwerpen

Nieuwe groei containertrafieken in post crisis periode vanaf 2014

Daling beschikbare behandelingscapaciteit
(verhuis MSC-trafieken & afbouw Delwaidedok)

Nood voor bijkomende behandelingscapaciteit

Zeebrugge

Scherpe (2015) daling containertrafieken post crisis periode

Overaanbod containerbehandelingscapaciteit

Nood aan consolidatie/nieuwe invulling

+
Ingebruikname 2^{de} Maasvlakte Rotterdam

Analyse nut & haalbaarheid ↓ gemeenschappelijke valorisatie
Vlaamse containercapaciteit

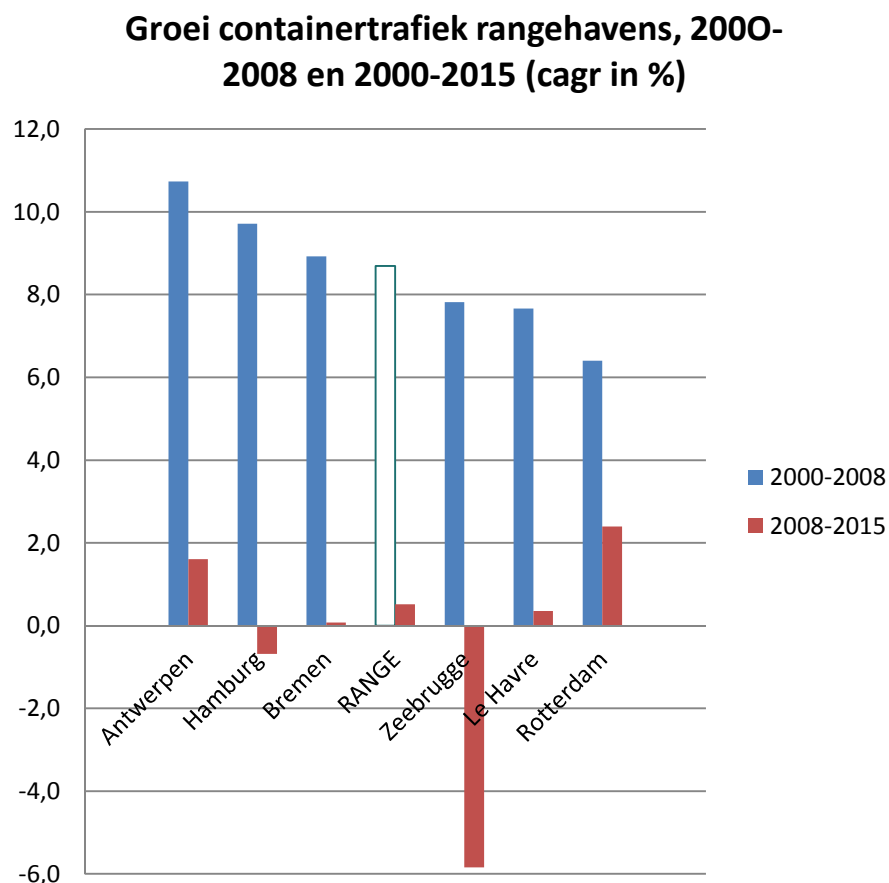
Positionering Westhavens: Call patroon Verre Oosten lijndiensten in NW-Europa



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

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).

Historiek: winnaars en verliezers: Containertrafieken voor en na 2009



- ▶ **Periode 2000-2008**
 - × “En de winnaar is”: iedereen
 - × Vooral spectaculaire groei Duitse havens & Antwerpen
 - × Wat tragere groei Rotterdam (statistisch) en alle andere
- ▶ **Periode 2008-2015**
 - × “En de winnaars zijn”: Antwerpen & Rotterdam
 - × Sterke terugval Zeebrugge
 - × Andere havens stagneren of lichte terugval
- **2016**
 - × Antwerpen groeit als enige haven t.o.v. concurrenten in containeroverslag

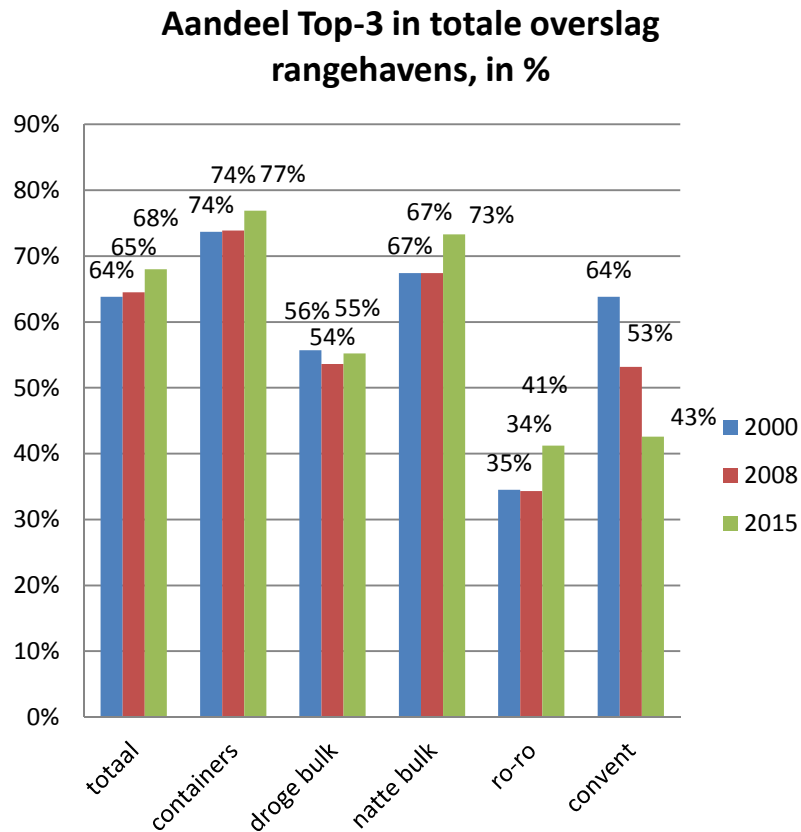
Actuele situatie en structurele trends containermarkt in post 2009 periode

- ▶ *Van een groeimarkt naar een traaggroeiende markt*
- ▶ *Van een capaciteitstekort naar capaciteitsoverschot*
- ▶ *Consolidatie: van een groot aantal spelers naar een klein aantal allianties*
- ▶ *Sterkere aanwezigheid van reders in terminals Rotterdam en Antwerpen*
- ▶ *Schaalvergroting containerschepen zet verder door*

Van een groeimarkt naar een traag groeiende markt

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.

Van een groeimarkt naar een traag groeiende markt (II)



- **Big-3:**

- × staan sterk in sectoren waar schaal belangrijk is (containers, natte bulk)
- × consolideert tijdens groei en breiden marktaandeel uit tijdens stagnatie ("Cargo King Again")
- × Containersegment:
- × Grotere "call sizes"
- × Kritische massa

- **Andere middelgrote havens**

- × Staan sterk in meer lokaal gebonden trafieksegmenten (vaste bulk, ro-ro)
- × Zijn succesvol in verhogen marktaandeel specifiek niches (conventional cargo, breakbulk, ...)
 - Schaal minder belangrijk
 - Flexibiliteit arbeid en beschikbaarheid areaal

Van een capaciteitsstekort naar capaciteitsoverschot

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 (na 2009) speelt terug in het voordeel van de grotere havens.

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

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

Gevolg: een participatie van een reder in een terminal verhoogt kansen voor aanlopen. Hoewel momenteel nog slechts één rederij participeert in terminal in Zeebrugge, hebben de grotere rederij(consortia) hun hub gelokaliseerd in Antwerpen (MSC) en Rotterdam (diverse) waar zij aanzienlijke aandelen bezitten in terminals van deze havens.

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

.

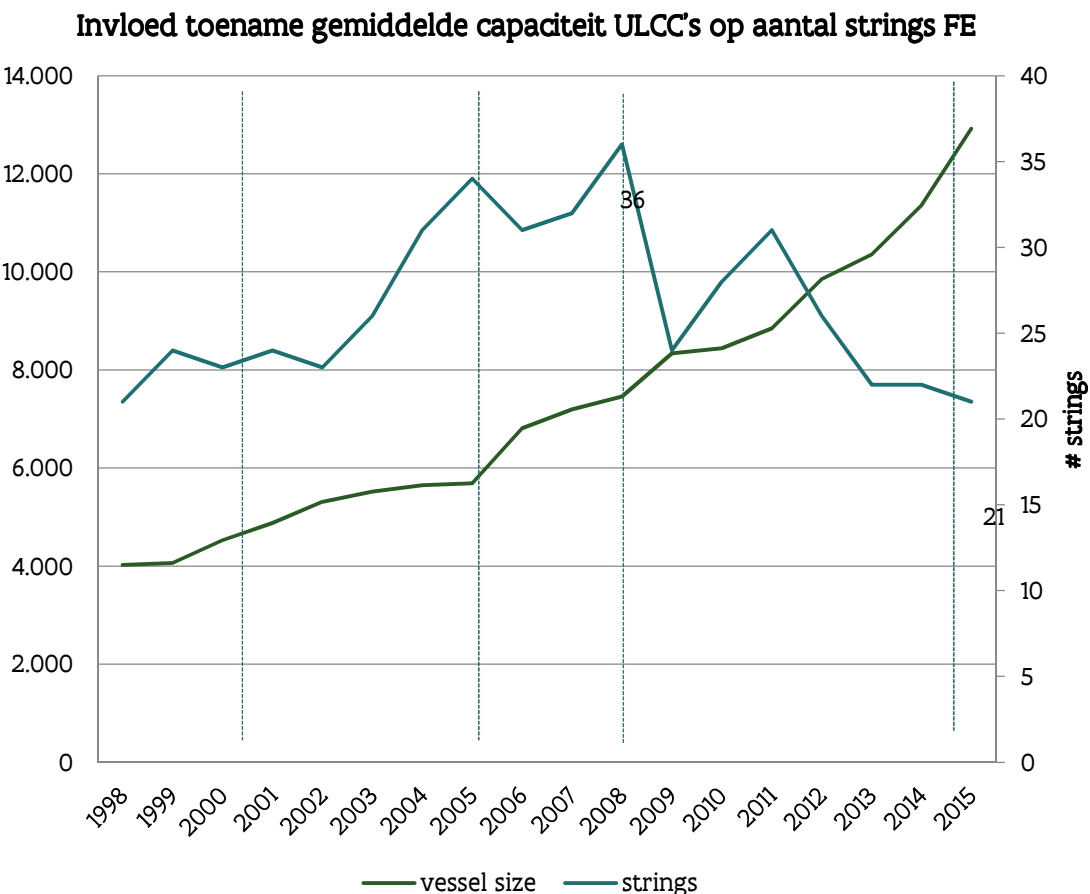
Schaalvergroting containerschepen zet verder door

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.

Schaalvergroting containerschepen zet verder door (II)

- 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%



Besluit recente trends

Post-crisis trends en impact op Vlaamse havens

Gevol: positionering havens grondig gewijzigd

- Nieuwe, kleinere containerhavens verdwijnen (Amsterdam), verliezen terrein of zoeken niches
- Grotere “klassieke” mainports winnen terug terrein

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

Recente ontwikkelingen nopen Zeebrugge naar consolidatie capaciteit

Door recent wegvallen (jan - aug 2016) van FE-deepsea containeraanlopen is een proces van consolidatie ingezet.

Alleen de APMT-terminal is nog beschikbaar met een beperkte capaciteit die vooral aanvullend kan zijn t.o.v. Antwerpen (o.a. transhipment/lokale lading)



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

1. Zeebrugge international container port terminal

- Capaciteit 2015: 0,8 Mio TEU
- Maximale capaciteit: 1,6 Mio TEU
- Geografische uitbreiding : niet gepland

2. APMT Terminals Zeebrugge

- Capaciteit 2015: 1 Mio TEU
- Maximale capaciteit: 1,5 Mio TEU
- Geografische uitbreiding : Niet gepland

2. Container handling Zeebrugge

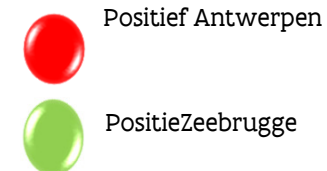
- Capaciteit 2015: 1,1 Mio TEU
- Maximale capaciteit: 1,1 Mio TEU
- Geografische uitbreiding : Niet gepland

Sensitiviteitsanalyse: % Transshipment en % BL ANT

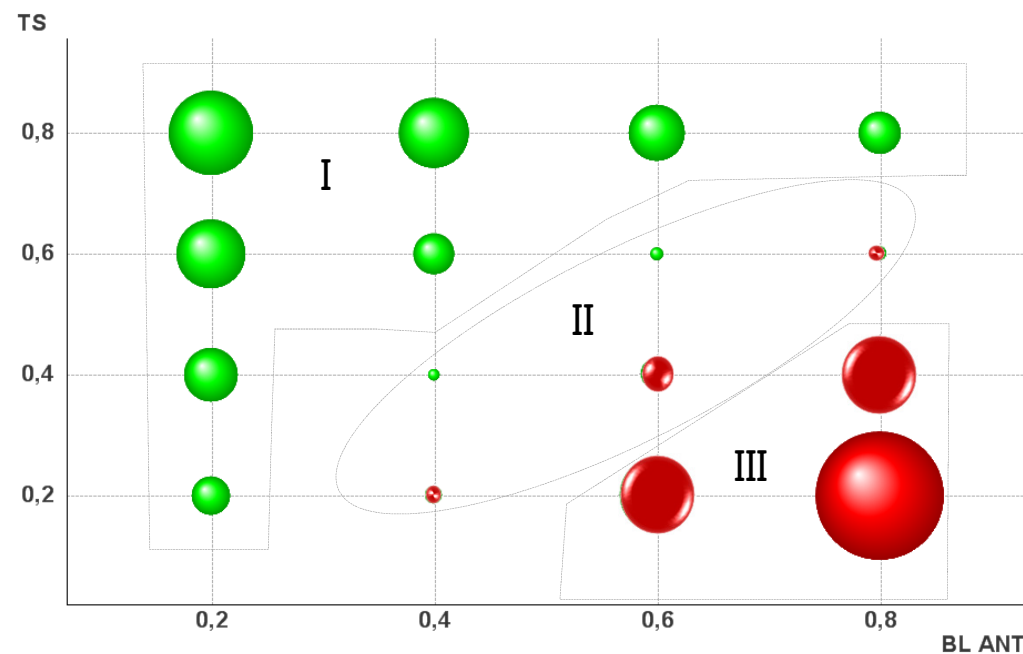
ZEEB- ANT: 19 k TEU schip

- I: Combinatie BL ANT en TS waarbij ZEEB vanuit kosten perspectief aantrekkelijker is t.o.v. ANT:
 - Voldoende groot TS%
 - Voldoende klein % BL ANT
- II: Combinatie BL ANT en TS waarbij ZEEB beperkt kostenvoordeel of beperkt kostennadeel heeft t.o.v. ANT
- III: Combinatie BL ANT en TS waarbij ANT vanuit kosten perspectief aantrekkelijker is :
 - Voldoende klein TS%
 - Groter % BL ANT

(*)



Sensitiviteitsanalyse TS - BL ANT



Bron: gegevens marktbevraging + eigen bewerking

(*) Verbinding ZEEB-ANT: estuaire vaart

Besluiten

Zeebrugge vandaag geen alternatief voor Antwerpse containerlading

- Kritische massa
- Extra logistieke kost
- Beschikbare capaciteit

Zeebrugge wel potentieel zinvol complementair/ondersteunend met Antwerpen



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Informatieve vragenronde



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Debat



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Panel

- ▶ **Freddy Aerts (Departement MOW/Voorzitter Task force ECA)**
- ▶ **Jan Blomme (Gewestelijke havencommissaris)**
- ▶ **Eddy Bruyninckx (Haven van Antwerpen)**
- ▶ **Jeroen Kats (TBA)**
- ▶ **Theo Notteboom (Universiteit Antwerpen)**

- ▶ **Moderator: Conny Deneweth (DenS)**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Synthese debat



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Verder verloop



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Verder verloop

- ▶ **Aanpassing procesnota complex project**
- ▶ **Alternatievenworkshop Actorenoverleg 12-10**
- ▶ **Alternatievenworkshop bedrijven 13-10**
- ▶ **Bekendmaking Alternatievenonderzoeksnota**
- ▶ **Publieke raadpleging**

→ **www.extracontainercapaciteitantwerpen.be**

http://www.mow.vlaanderen.be/extracontainercapaciteitantwerpen/ Extra container capaciteit A...

Bestand Bewerken Beeld Favorieten Extra Help

Vlaanderen Extra Containercapaciteit Antwerpen CONTACTEER ONS

NAAR EEN WELVARENDE TOEKOMST

Home Contact Disclaimer

Project Aanpak Publicaties en documenten Nieuws Vraag en antwoord Formuleer zelf een alternatief

De Vlaamse Regering nam op 15 juli 2016 de startbeslissing voor de onderzoeksfase voor het project dat van cruciaal belang is voor de verdere groei en ontwikkeling van de haven van Antwerpen. De startbeslissing is het concreet engagement van de Vlaamse Regering om een proces op te starten en geeft aan hoe zal samengewerkt worden met actoren.

Dit project heeft een driedelig doel: de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen, de daarmee samenhangende ontwikkeling van industriële gronden en de multimodale ontsluiting tot aan het hoofdnet. Dit alles om de verwachte groei tot 2030 te kunnen realiseren.

De onderzoeksfase van het project wordt getrokken vanuit het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het volgt de nieuwe procesaanpak voor [complexe projecten](#) in Vlaanderen.



1/5 < > o t w

Nieuws

Gespreksavond en workshops
6 oktober 2016

Vlaamse Regering neemt startbeslissing
15 juli 2016

[Lees alle nieuws >](#)

13:52 donderdag 6/10/2016

http://www.mow.vlaanderen.be/extracontainercapaciteitantwerpen/ Extra container capaciteit A...

Bestand Bewerken Beeld Favorieten Extra Help

Vlaanderen Extra Containercapaciteit Antwerpen CONTACTEER ONS

NAAR EEN WELVARENDE TOEKOMST

Home Contact Disclaimer

Project Aanpak Publicaties en documenten Nieuws Vraag en antwoord Formuleer zelf een alternatief

[Home](#)

Publicaties en documenten

Jaartal

☐ Voor 2016 (1)

☐ 2016 (2)

Fase

☐ Verkenningfase (1)

☐ Onderzoeksfase (2)

Soort

☐ Vlaamse Regering (1)

ZOEKEN

Relevantie ▼ Titel Publicatiedatum

Formulier alternatief
 Formuleer uw alternatief op onderstaand document - Formulier alternatieven.dotx (40 kB)
<https://extracontainercapaciteitantwerpen.login.kanooh.be/formulier-alternatief>

Informatie over de verkenningfase
 - Ad hoc overleg OHA CP ECA 160429 ve.pdf (127 kB) -Lokaal Netwerk OHA 160520 CP ECA ve.pdf (119 kB)
 -Lokaal Netwerk OHA 160520 Decreet Complexe Projecten 160520.pdf (669 kB) -Procesteam OHA 160607 ve
 uitreksel CP.pdf (103 kB) - Ad hoc overleg actiegroepen CP ECA 160616 ve.pdf (141 kB) -Centraal Netwerk OHA
 160616 presentatie David Stevens.pdf (1.63 MB) -Centraal Netwerk OHA 160616 presentatie Reginald
 Loyaen.pdf (474 kB) -Centraal Netwerk OHA 160616 ve.PDF (3.18 MB)
<https://extracontainercapaciteitantwerpen.login.kanooh.be/informatie-over-de-verkenningfase>

Startbeslissing Vlaamse Regering en bijhorende procesnota
 Op 15 juli 2016 zette de Vlaamse Regering het licht op groen voor de onderzoeksfase in het complex project
 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen'. -
 VR_2016_1507_DOC.0899_1BIS.pdf (779 kB) - VR_2016_1507_DOC.0899_2_procesnota.pdf (1.15 MB)
<https://extracontainercapaciteitantwerpen.login.kanooh.be/startbeslissing-vlaamse-regering-en-bijhorende-procesnota>

13:53
donderdag
6/10/2016



Complex project Realisatie extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (ECA)

► **Gespreksavond economische noodzaak**
► **6 oktober 2016**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken