

Trends in de lijnvaartmarkt

Stefan Verberckmoes, Shipping Analyst & Editor Europe
stefan@alphaliner.com

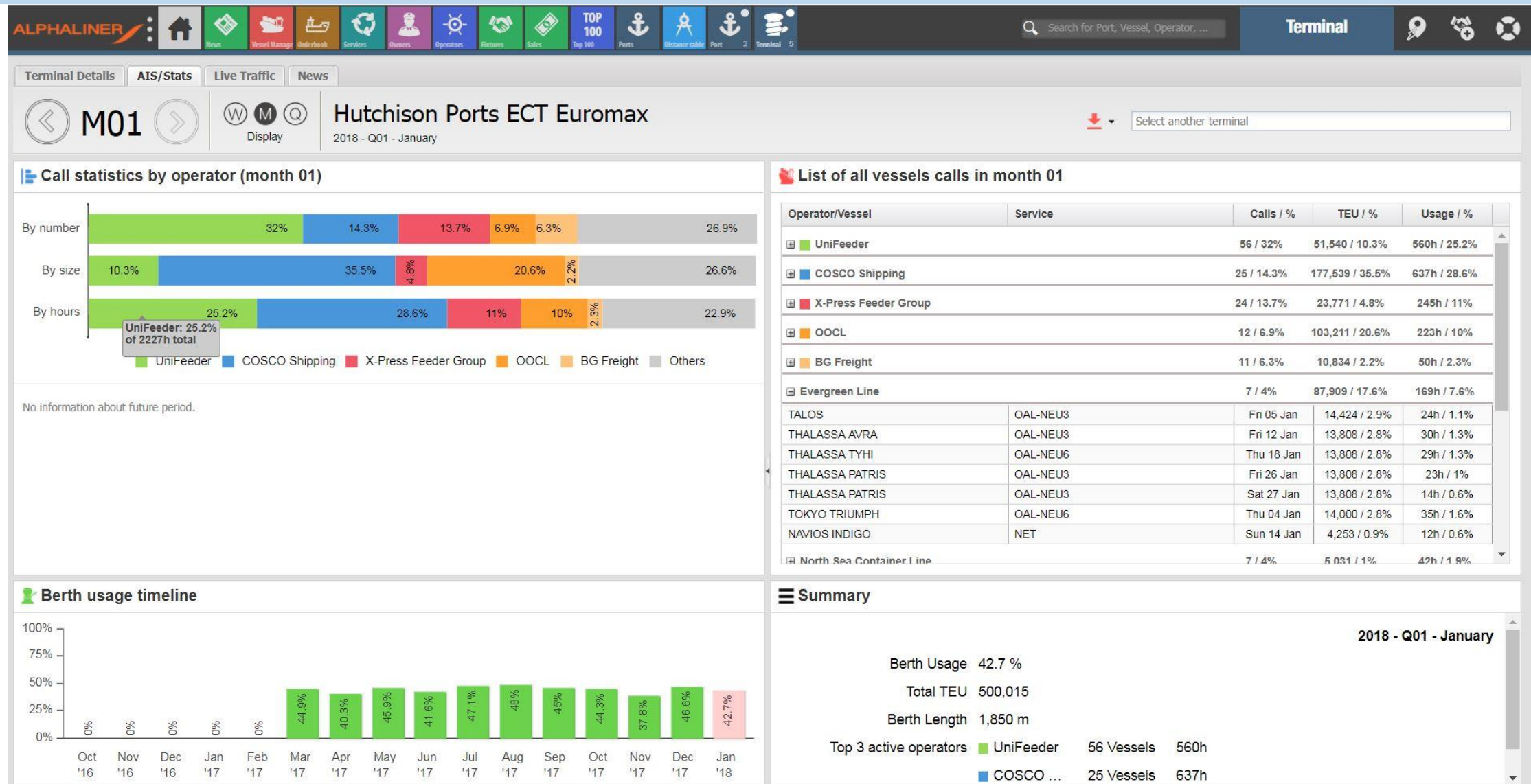
Agenda

- Welke input kan Alphaliner geven?
- Wat heb ik onthouden?
- Trends in de markt: mega-allianties en schaalvergroting
- Verwachte ontwikkelingen
- Huidige situatie op Beneluxvlak
- Hoe voldoen de alternatieven aan de marktvraag?
- Slotbeschouwing



- Databank met 6,000+ schepen (technische eigenschappen en charters)
 - Orderboek lijnvaartvloot
- Fiches van 2,000+ lijndiensten oost-west, noord-zuid en regionaal
 - Profielen van scheepseigenaars en operators
 - Ports & terminals modules
- Nieuwsfunctie (dagelijks op website, weekly newsletter, monthly monitor)

Fiche Euromax terminal – AIS data



Wat heb ik onthouden?

- TBA: 6. Voorlopige conclusies
“Uit deze analyses kan worden afgeleid dat in de huidige situatie de kadecapaciteit in het merendeel van de terminals de beperkende factor is voor de capaciteit van de terminal. Dit geldt ook voor de toekomst waarbij meer grotere schepen en hogere scheepsintensiteiten worden aangenomen.”
- Projectteam ECA: Synthesenota inleiding
Inleiding: “De reders en verladers (“de markt”) kiezen welke havens zij wensen te gebruiken. Dit blijken in Noordwest-Europa bij voorkeur de havens Rotterdam, Antwerpen of Hamburg te zijn.”
- Workshop: achter de sluizen is geen optie meer, grote hubs

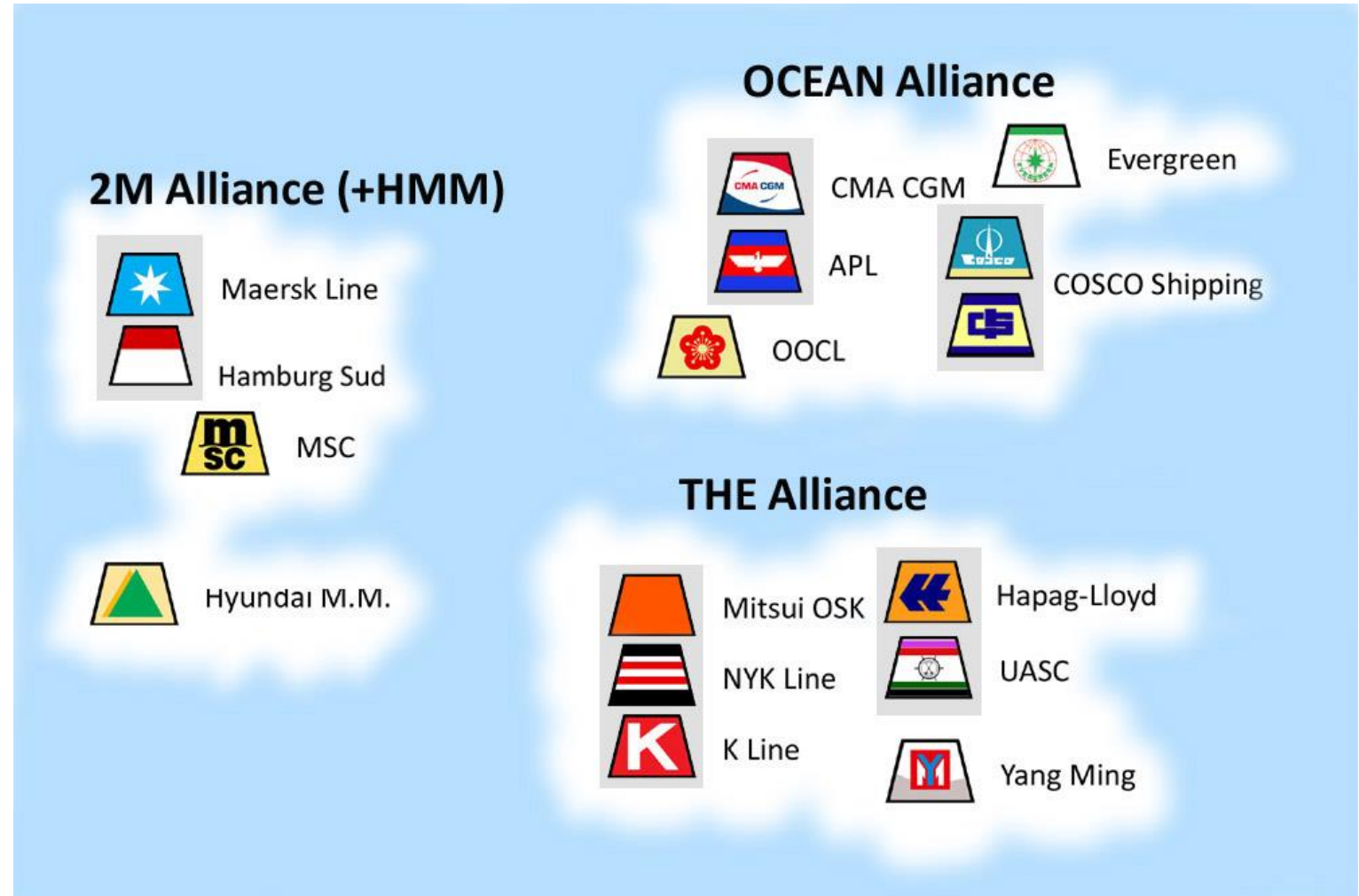
Marktrealtiteit – mega-allianties

Consolidatie
N Eur-F East

- **1997: 24 carriers**
Sea-Land, Norasia, DSR-Senator, Choyang, Hanjin, P&O, Lloyd Triestino, MISC, Nedlloyd

- **2018: 9 carriers in 3 allianties**

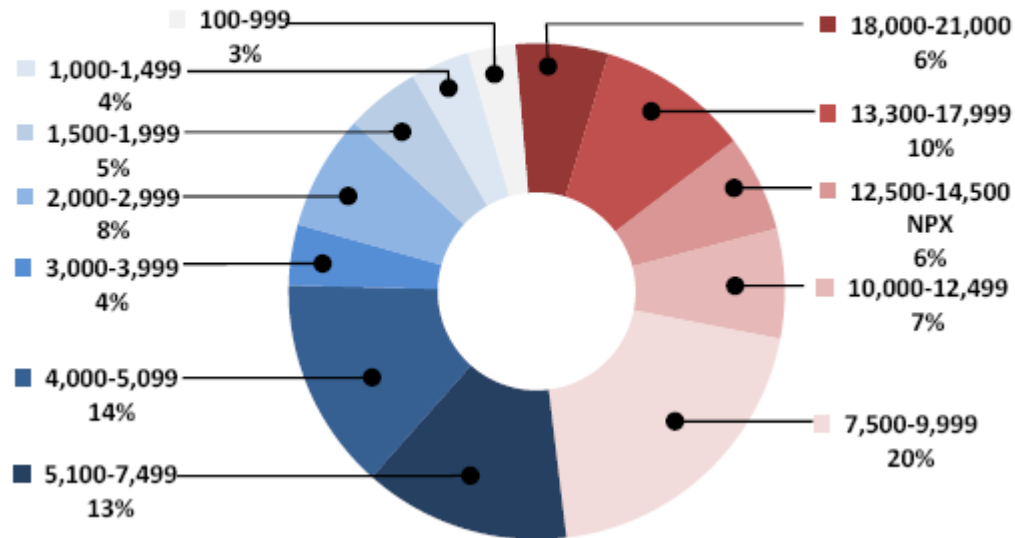
2M
OAL
THE



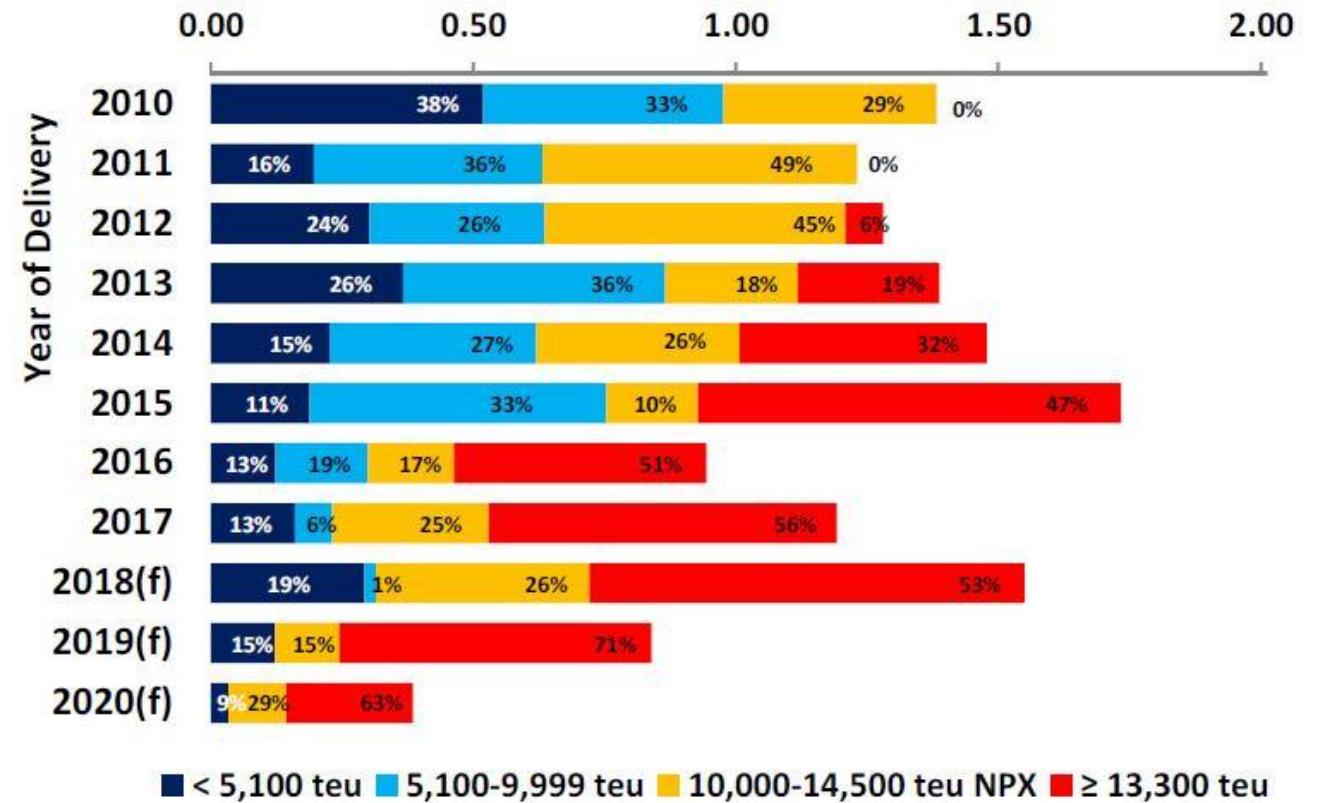
Marktreality – schaalvergroting

As at 1 January 2018

Fleet Capacity Breakdown by TEU size range



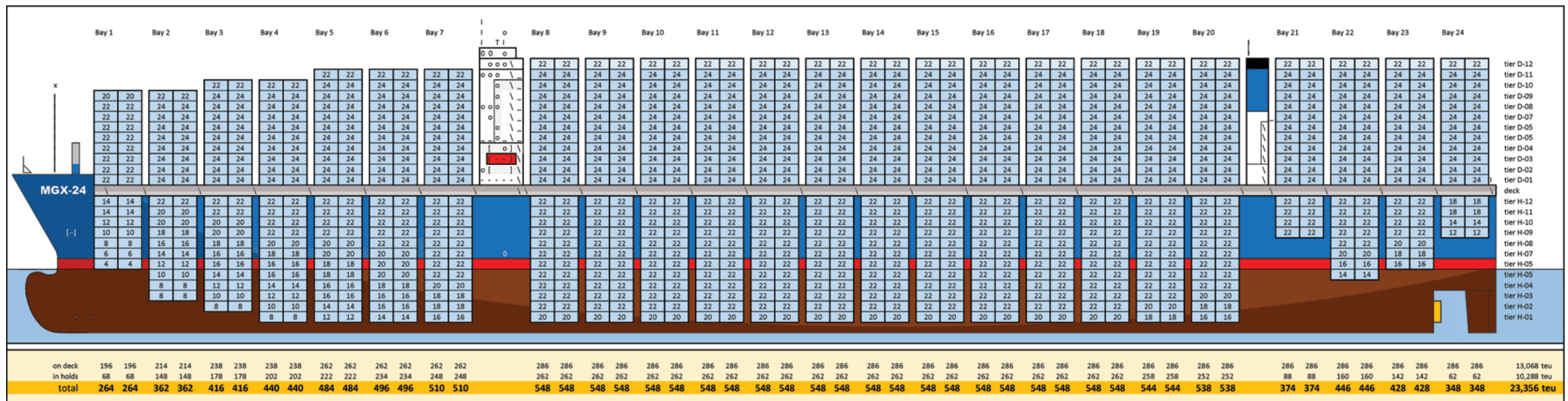
Delivery Breakdown by Size Range in TEU Millions



The next step in size: the 'MGX-24'

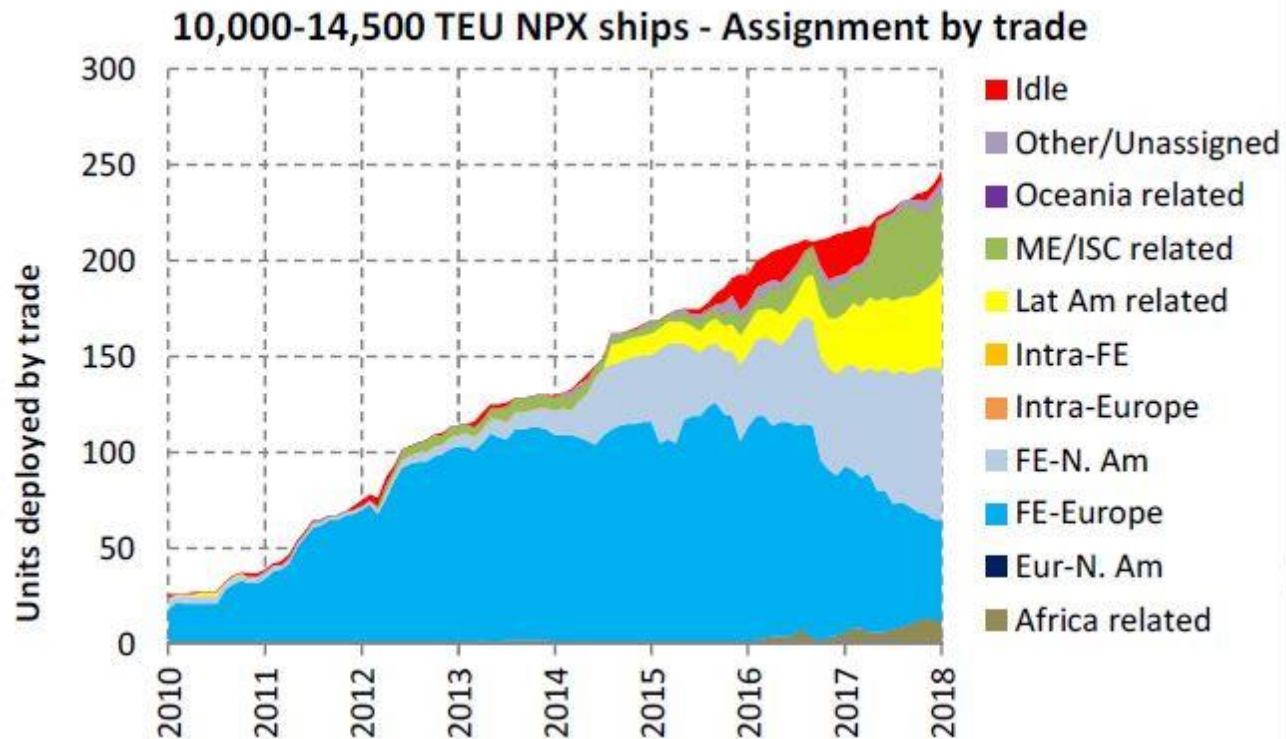
Alphaliner's '**Megamax 24**' – Example of a realistic possibility of a 23,400 teu container carrier

24 bays long, **24** rows wide, **24** (12 + 12) container height
estimated dimensions: ca 402.00 x 61.40m



*with these dimensions 24,000 teu could theoretically be loaded, realistically likely 22,500 – 23,500 teu.

Ship cascading



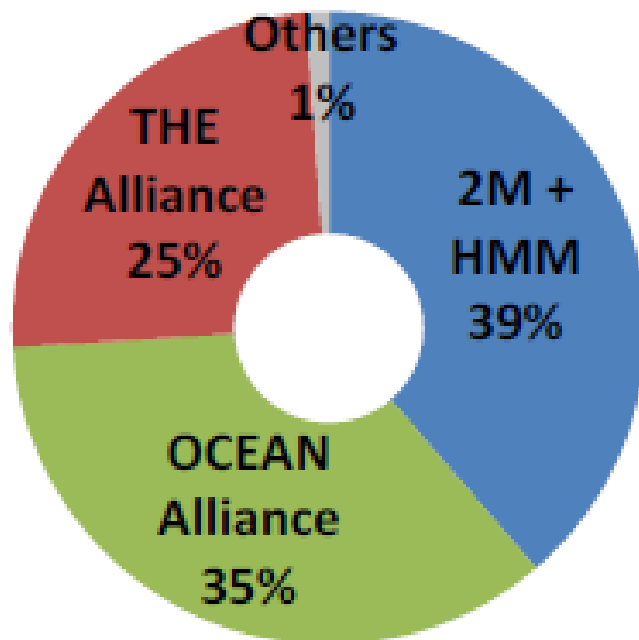
April 2009 – MSC BEATRICE (13,798 teu) 1st Antwerp call

MSC-fleet 12,000 – 14,000 teu

<i>N Europe – India</i>	<i>13,371 teu</i>
<i>N Europe – WCSA</i>	<i>12,217 teu</i>

Tegen begin 2020 verwacht Alphaliner

FE-Europe Capacity Share
by Alliance



12 weekly
'Megamax' services
Far East - Europe

Megamax fleet at the end of January:

73 eenheden in dienst

Maersk Line (27), MSC (20), Hapag-Lloyd (6), MOL (6),
COSCO Shipping (7), OOCL (6), CMA CGM (1)

52 eenheden in aanbouw

COSCO Shipping (15), CMA CGM (11), Evergreen (11) = 37
MSC (11), Maersk Line (4) = 15

Huidige situatie Rotterdam voor Noord-Europa / Far East

2M
5/6 loops
(6 calls)

Ocean Alliance
6/6 loops
(7 calls)

THE Alliance
5/5
(5 calls)

Totaal
16/17 loops
(18 calls)



ECT Delta
THE FE1, FE3 en FE5 – OAL NEU6 - 2M AE1/Shogun

ECT Euromax
OAL NEU1, NEU2, NEU3
+ *NEU6 (extra calls)*

RWG
OAL NEU4 en NEU5
THE FE2 en FE4

APMT2
2M AE7/Condor, AE10/Silk
en AE5/Albatros

APMT1
2M AE1/Shogun en
AE2/Swan

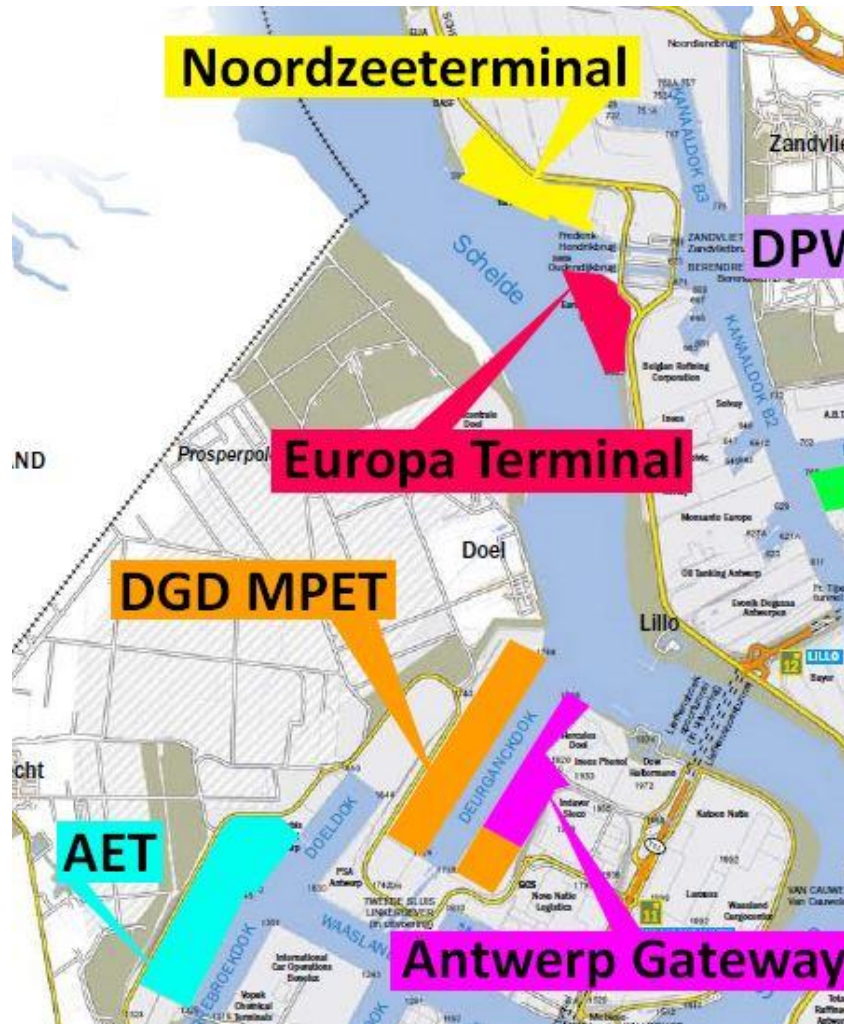
Huidige situatie Antwerpen voor Noord-Europa / Far East

2M
3/6 loops
(3 calls)

Ocean Alliance
3/6 loops
(3 calls)

THE Alliance
3/5
(3 calls)

Totaal
9/17 loops
(9 calls)



Noordzeeterminal
THE FE3 (14K), FE4 (15K), FE5 (10K)
+ Maersk non 2M

Europaterminal
THE trans-Atlantic

MPET (incl. MSC non 2M)
2M AE2/Swan (19K)
2M AE6/Lion (13K)
2M AE7/Condor (16K -> 20K)

Antwerp Gateway
OAL NEU2/AEU3 (14K -> 20K)
OAL NEU3/NE7 (14K)
OAL NEU5/FAL3 (14K -> 16/17K)

De alternatieven

Alternatief 8: scenario met AET

– achter sluizen – verlies Grimaldi (cfr Mexico Natie S.12)

Alternatief 7: Retour naar Delwaidedok – achter sluizen

Alternatief 6: DGD achter sluizen + Noordzeeterminal west

- Geen extra kaailengte op LO

Alternatief 4: Uitbreiding rivierterminals RO

- Europaterminal smal – geen oplossing MPET/AGTW (OAL)

Alternatieven 1-2-3

Alternatief 1	
	Multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet
	Op de terminals aan weerszijden van het Saeftinghedok wordt een laad- en losbundel voor spoor voorzien. Een ondersteunende bundel voor beide terminals wordt voorzien aan de westzijde van het (gedempte deel van) Doeldok. De wegontsluiting wordt voorzien onder de vorm van de westelijke ontsluiting tot aan de rotonde Watermolen. De aansluiting vanaf rotonde Watermolen tot op de E34 wordt verondersteld onderdeel te zijn van het referentiescenario.
Containerbehandelingscapaciteit	
1a-zuid: Saeftinghedok Zuid	3,7 mio TEU
1a-noord: Saeftinghedok Noord	2,9 mio TEU
Totale capaciteit	6,6 mio TEU
Logistiek/industriële gronden	
Gedempt deel Doeldok	72 ha
Kop Verrebroekdok	56 ha
Vlakte van Zwijndrecht	42 ha
Totale oppervlakte	170 ha

2 nieuwe grote terminals

3 allianties kunnen groeien

Meerdere scenario's

- MPET Saeftinghe zuid (en AGTW volledige kant Deurganckdok)
- Maersk non 2M -> LO

Alternatief 5

Alternatief 5



Multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet

Op de Noordzeeterminal dient een nieuwe laad- en losbundel voor het spoor voorzien te worden met een lengte van 750m. De lengte van de huidige bundels volstaat niet om volledige treinen te kunnen ontvangen. Op de Containerkaai Noordwest wordt een laad- en losbundel voor spoor voorzien.

In de nabijheid van beide terminals dient een wacht-/ondersteuningsbundel voorzien te worden:

- Voor Noordzeeterminal: ten noorden van de Zandvlietsluis
- Voor Containerkaai Noordwest: aan de westzijde van het (gedempte deel van) Doeldok

Om de volumes op te kunnen vangen:

- Dient het spoor vanuit Noordzeeterminal noordwaarts ont dubbeld worden tot aan het op- en afrittencomplex van Stabroek op de A12

De wegontsluiting wordt voorzien onder de vorm van de westelijke ontsluiting tot aan de rotonde Watermolen. De aansluiting vanaf rotonde Watermolen tot op de E34 wordt verondersteld onderdeel te zijn van het referentiescenario.

Voor de ontsluiting van het Logistiek Park Schijns wordt een aansluitcomplex op de A12 voorzien.

Containerbehandelingscapaciteit

13 - Grote uitbreiding Noordzeeterminal	3,8 mio TEU (initieel 3,7 mio TEU)
4a - Containerkaai Noordwest	3,4 mio TEU
Totale capaciteit	7,2 mio TEU (initieel 7,1 mio TEU)

Logistiek/industriële gronden

Logistiek Park Schijns	82 ha
Gedempt deel Doeldok	72 ha
Totale oppervlakte	154 ha

Terminal Noordwest blokkeert verdere uitbouw LO

Wel positief initiatieven op beide Scheldeoeveren

Uitbreiding LO sluit optimalisatie NZT 913 niet uit

Slotbeschouwing

Mega-allianties

- Nooit een gewonnen race – jaarlijkse herziening netwerk
- Posities havens verzwakt - verankering helpt uiteraard
- Stabiele situatie met drie allianties (twee = no go)
- Verdere consolidatie => YM/HMM - nichecarriers
- HMM ??

