



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Complex project realisatie extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (CP ECA)

*Presentatie High-level workshop
Brussel 9 juni 2017*





Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Verwelkoming

Freddy Aerts

Voorzitter Task Force CP ECA

Reginald Loyen

Projectdirecteur CP ECA



Agenda

- ▶ **Rapport Valorisatie containercapaciteit**
Jan Blomme (Gewestelijk havencommissariaat)
- ▶ **Second opinion rapport Blomme**
Elvira Haezendonck (European Centre Strategic Analysis)
- ▶ **Peer review**
Patrick Verhoeven
- ▶ **Visie marktspelers**
Carla Debart (APMT Zeebrugge) en Eugène Vanfleteren (CMA CGM)
- ▶ **Toelichting stand ESV Santiago**
Luc Arnouts en Vincent De Saedeleer (Havenbesturen)
- ▶ **Debat**
onder leiding van Patrick Verhoeven
- ▶ **Slotwoord**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

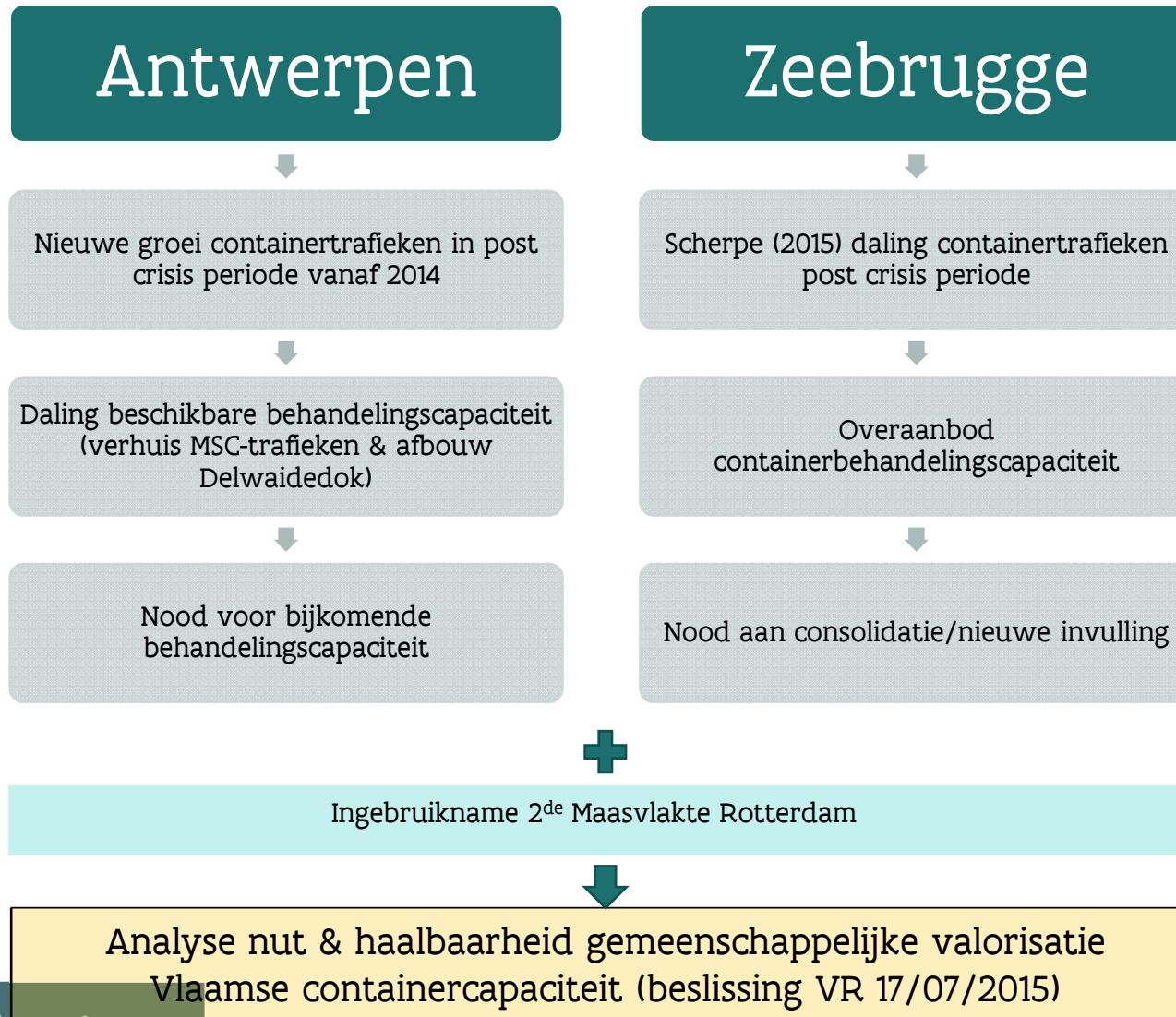
Rapport Valorisatie Vlaamse containercapaciteit

Jan Blomme

Gewestelijk havencommissariaat

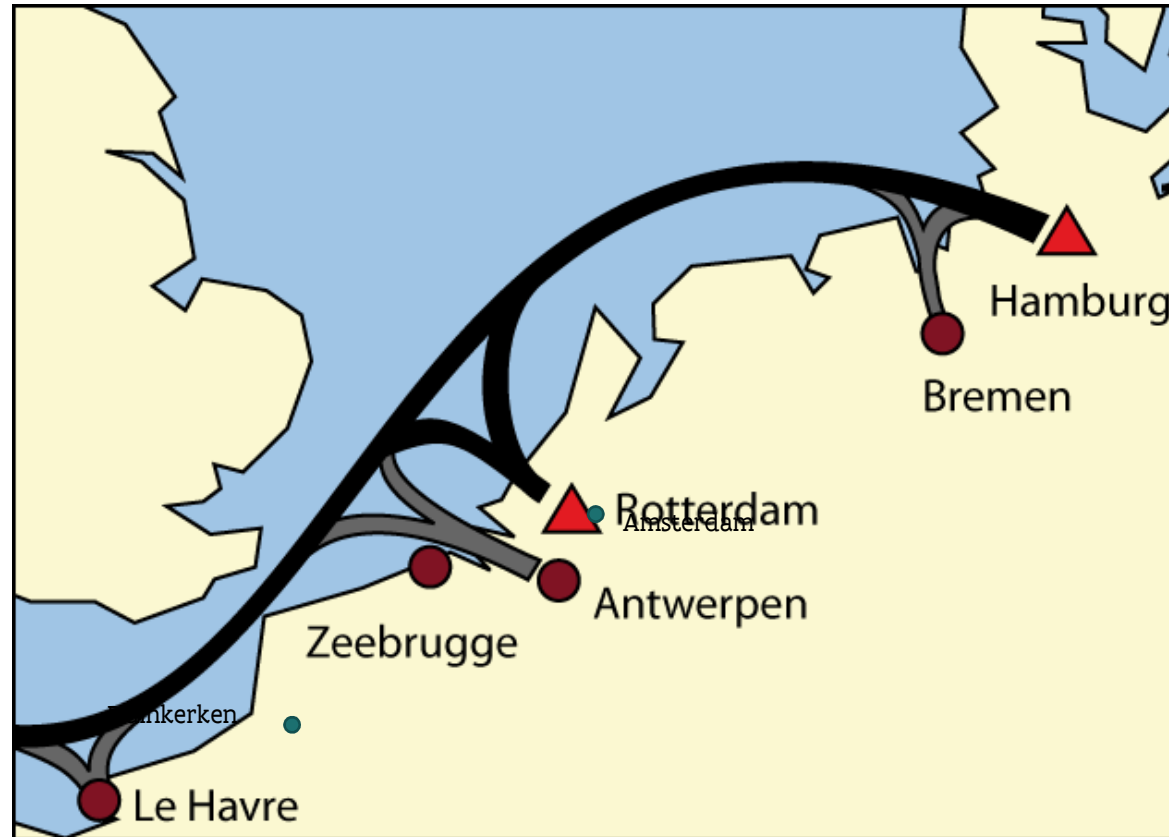


Aanleiding



Positionering Westhavens

Call patroon Verre Oosten lijndiensten in NW-Europa

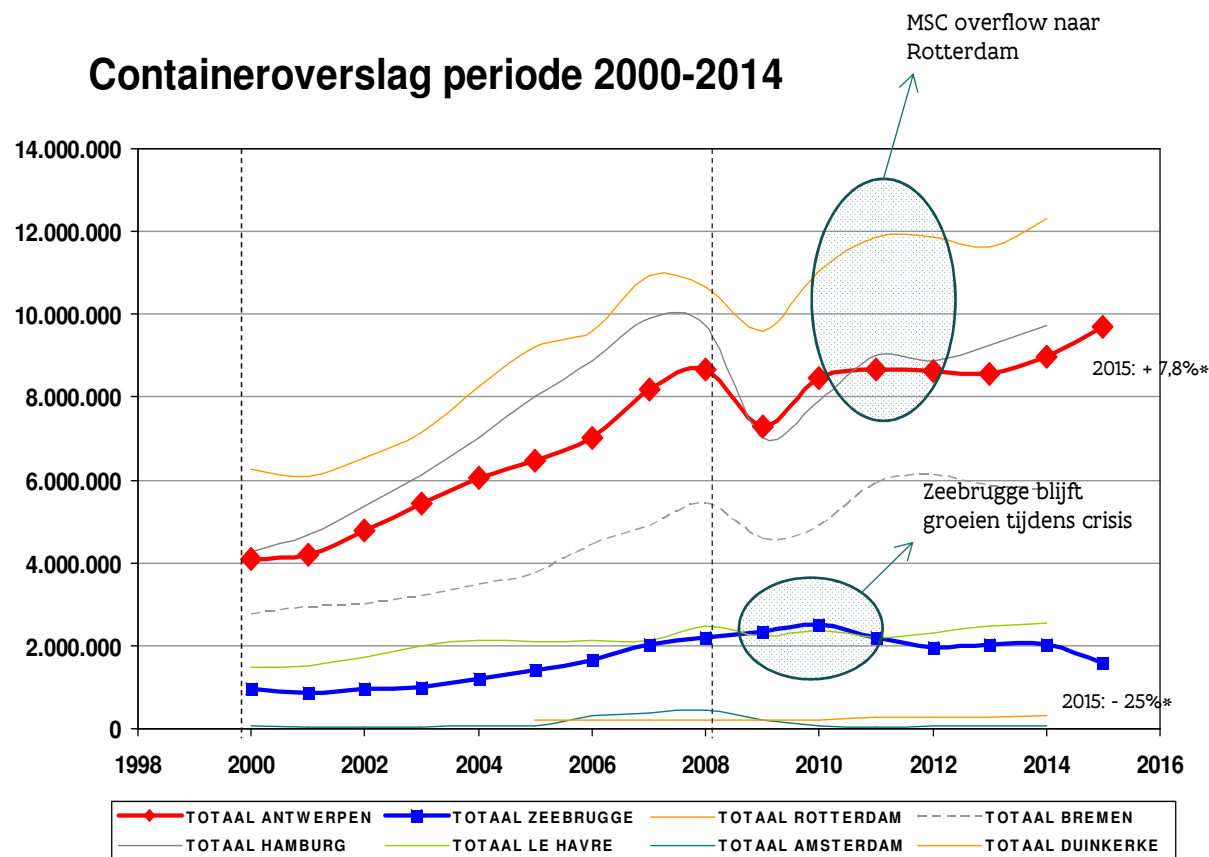


In NW-Europa zijn voor de VO-diensten twee havens “incontournable”:
Rotterdam in het Westen en Hamburg in het Noorden. Meestal lopen de rederijen,
hetzij inkomend hetzij uitgaand nog één NW-Europese haven aan (Antwerpen,
Bremen of Zeebrugge).

Historiek 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



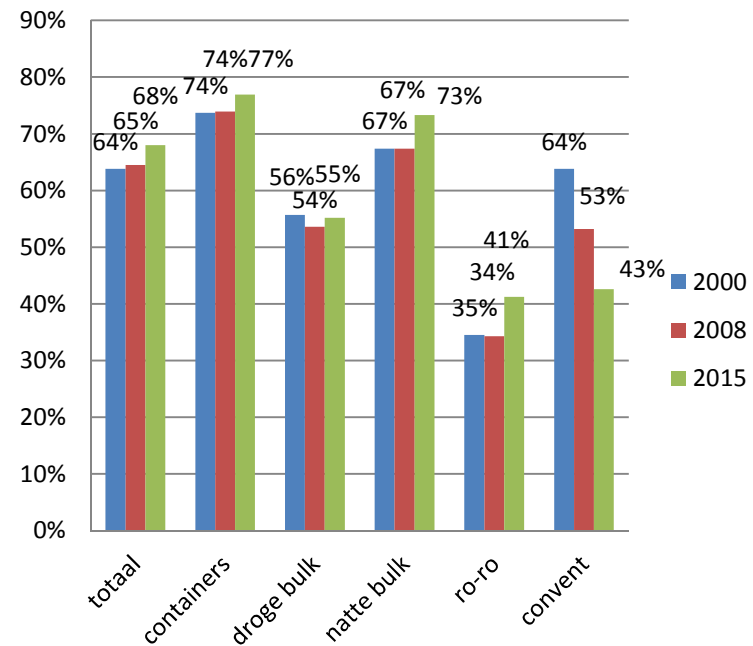
Actuele situatie en structurele trends containermarkt in post 2009 periode

- ▶ Van een groeimarkt naar een traag groeiende 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

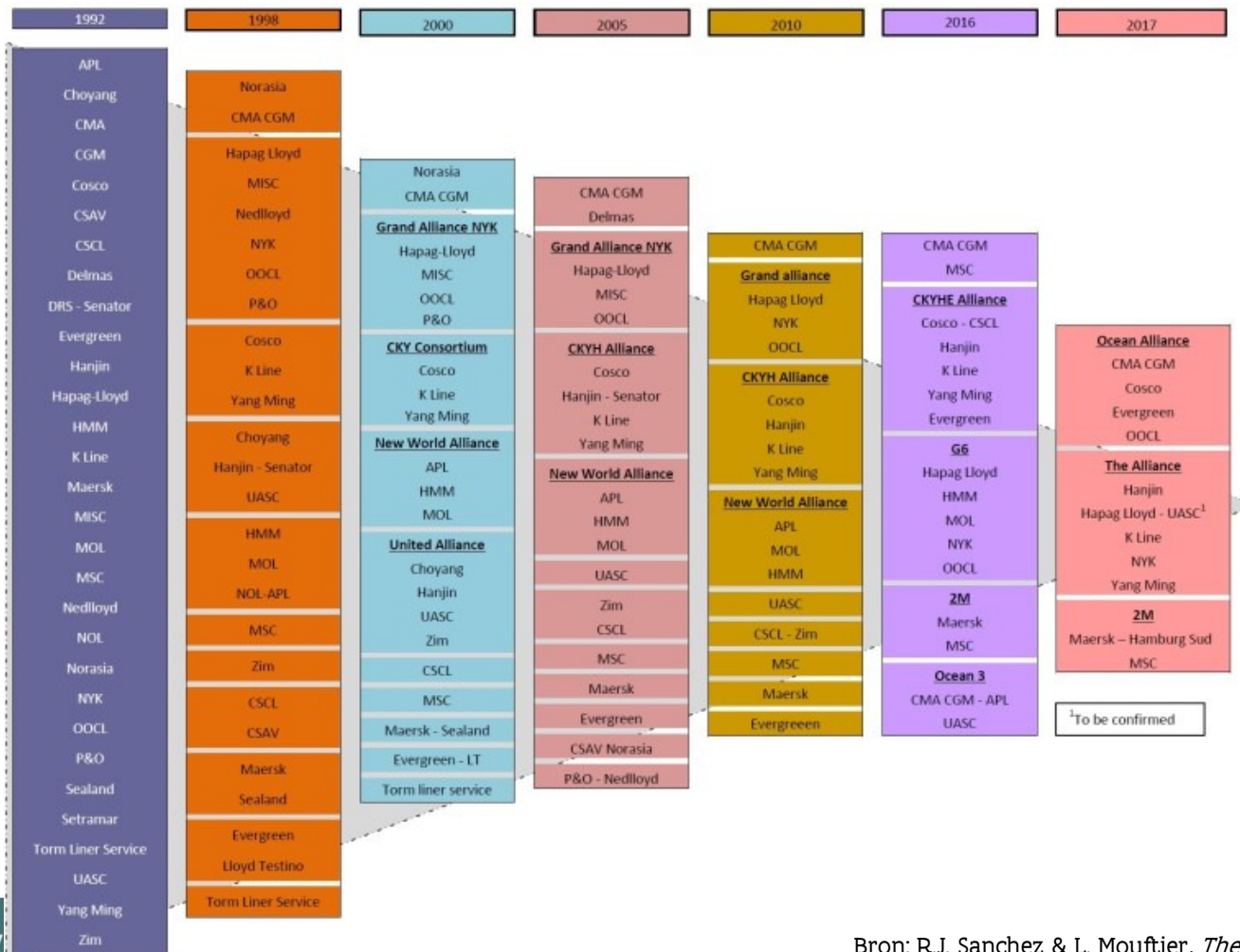
Van een groeiemarkt naar een traag groeiende markt

- **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 (conventionele cargo, breakbulk...)
 - Schaal minder belangrijk
 - Flexibiliteit arbeid en beschikbaarheid

Aandeel Top-3 in totale overslag rangehavens, in %



Van dertig rederijen in 1992 naar drie globale allianties in 2017



¹To be confirmed



Bron: R.J. Sanchez & L. Mouftier, *The puzzle of shipping alliances*, *PortEconomics*, June 2017

Schaalvergroting containerschepen (2017)

		World's Largest Containerships				
		Nominal TEU tdw	LOA m	Breath m	Depth m	Draft m
OOCL HONG KONG 6 units in series from May 2017		21,413 teu 191,317 tdw	399.9	58.8	32.5	16.0 Operated by OOCL Built by Samsung H.I.
MADRID MAERSK 11 units in series from Apr 2017		20,568 teu 210,019 tdw	399.0	58.6	33.2	16.5 Operated by Maersk Built by Daewoo (DSME)
MOL TRIUMPH 6 units in series from Mar 2017		20,170 teu 192,672 tdw	400.0	58.8	32.8	16.0 Operated by MOL Built by Samsung H.I.
BARZAN 6 units in series from Apr 2015		19,870 teu 199,744 tdw	400.0	58.6	30.6	16.0 Operated by UASC Built by Hyundai Samho/Hyundai H.I.
MSC OSCAR 12 units in series from Jan 2015		19,224 teu 197,362 tdw	395.4	59.0	30.3	16.0 Operated by MSC Built by Daewoo (DSME) <i>MSC also has in addition 6 units built in Samsung and 2 units at Hyundai H.I.</i>
CSCL GLOBE 5 units in series from Nov 2014		18,982 teu 184,320 tdw	399.7	58.6	30.5	16.0 Operated by COSCO Built by Hyundai H.I.
Maersk 'EEE' 20 units in series from Jun 2013		18,340 teu 194,153 tdw	399.2	59.0	30.3	16.0 Operated by Maersk Built by Daewoo (DSME)

Schaalvergroting speelde aanvankelijk in voordeel van Zeebrugge, maar is nu eerder contraproductief:

- Verdieping Schelde maakt rechtstreekse aanloop Antwerpen goedkoper
- Organisatie logistiek achterlandvervoer wordt complexer
- Toenemende call-sizes maken cargo-generatie belangrijker

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:

- Antwerpen: capaciteitsproblemen op korte termijn
- Zeebrugge:
 - Containeractiviteiten zwaar onder druk
 - Concurrentie en “aanzuigefect” Rotterdam neemt volgende jaren sterk toe
 - Positionering Duinkerken verhoogt druk op “captive” achterland Zeebrugge

Sensitiviteitsanalyse (I): % Transshipment en % BL ANT

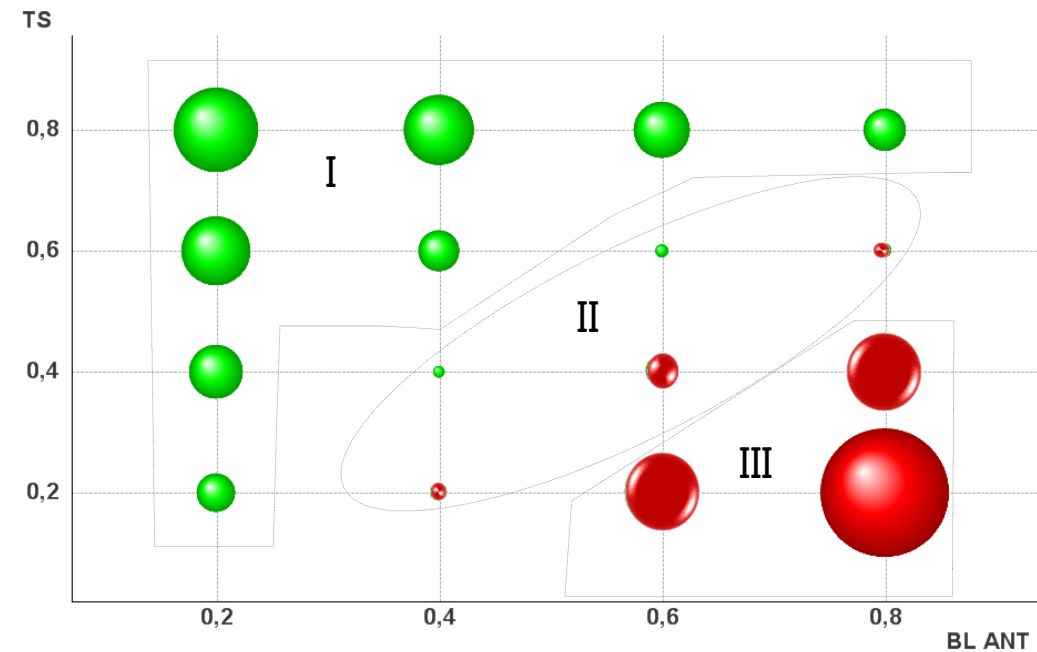
ZEEB- ANT: 19 k TEU schip

- **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

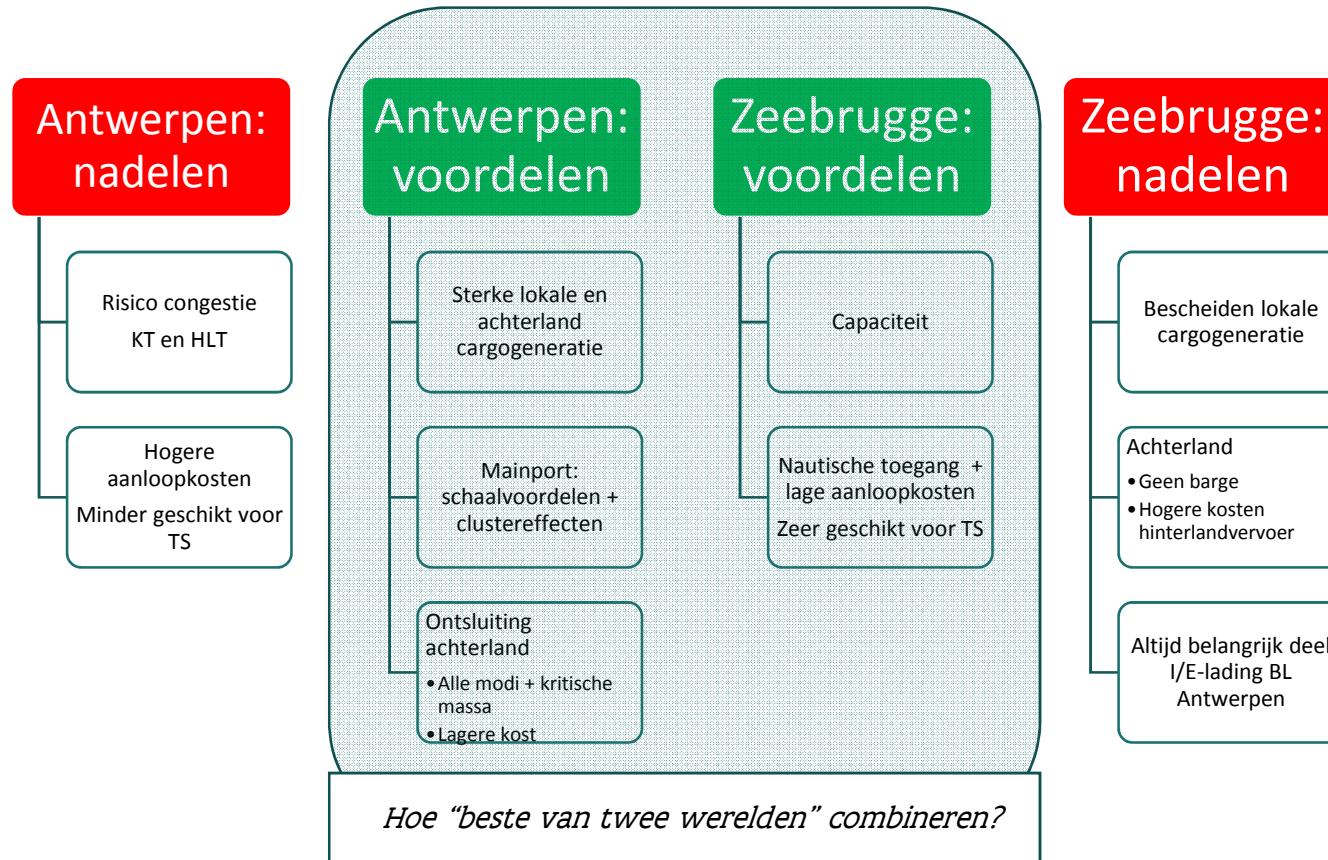


Bron: gegevens marktbevraging + eigen bewerking

(*) Verbinding ZEEB-ANT: estuaire vaart

Oplossingsrichtingen

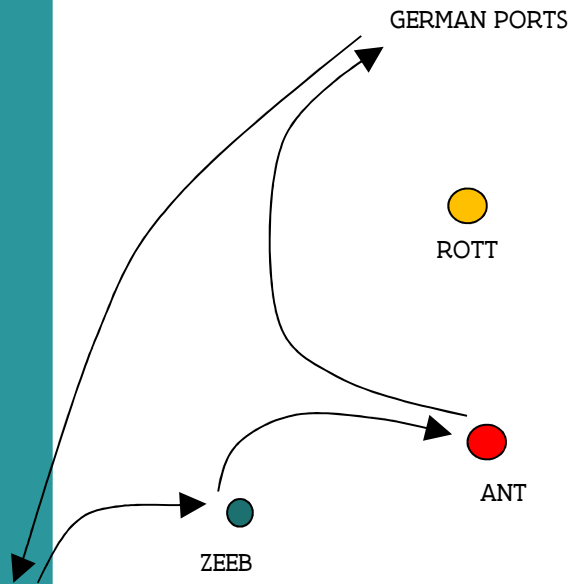
Antwerpen – Zeebrugge: complementair?



Kernproblematiek voor gecombineerd logistiek aanbod:
Achterlandlogistiek Zeebrugge: rechtstreekse aanloop Antwerpen altijd goedkoper!
+ Gebrek aan kritische massa

Potential concepts: “duo-port call”, “double call” and “triple call”

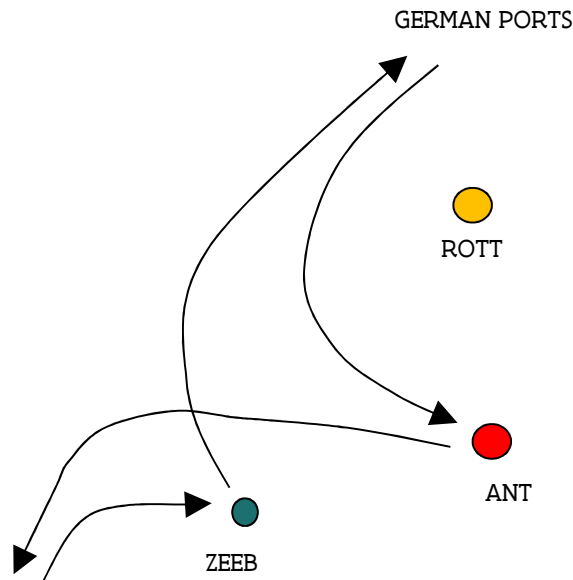
Duo-port call 1st port of call



ROTATIE
Zeebrugge – Antwerp – German
Ports

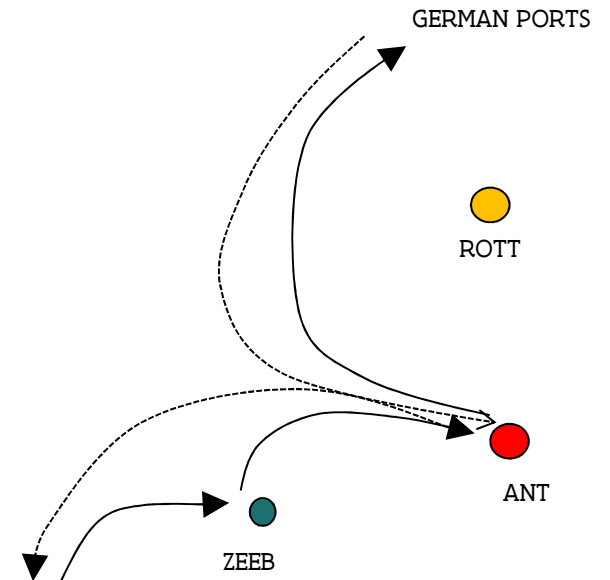


Double call 1st & last port of call



ROTATIE
Zeebrugge – German Ports -
Antwerp

Triple call 1st & last port of call



ROTATIE
Zeebrugge – Antwerp - German
Ports - Antwerp

De post-Santiago-akkoord periode

- ▶ november 2015: ondertekening Santiago-akkoord (Chili)
- ▶ 2016: 2 laatste FE-diensten Zeebrugge vallen weg (januari & augustus)
- ▶ Vanaf mei 2017 opnieuw één FE-dienst (Ocean Alliance), Zeebrugge weliswaar niet optimaal gepositioneerd in rotatie
- ▶ november 2016: publicatie statuten ESV in Staatsblad
- ▶ Vanaf februari 2017 opstart werkgroepen HA – MBZ rond samenwerking voorland en achterland
- ▶ mei 2017: 2M schraapt (tijdelijk) twee loops in Antwerpen (AE5/Albatros en Samba service) en verhuist naar Rotterdam, niet naar Zeebrugge
- ▶ Voorziene resultaten samenwerking ESV:
 - Voorland: ?
 - Achterland: zomer 2017

Recente ontwikkelingen nopen Zeebrugge naar consolidatie capaciteit

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

Alleen de APMT-terminal is nog beschikbaar maar capaciteit is niet vervangend (onvoldoende capaciteit voor Antwerpse groei) maar aanvullend ten opzichte van Antwerpen (onder andere transshipment / lokale lading / risicobeheersing / specifieke services)



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~~

Besluiten

Zeebrugge vandaag geen alternatief voor groei
Antwerpse containerlading

- Kritische massa I/E-trafieken
- Extra logistieke kost
- Beschikbare capaciteit

Zeebrugge wel potentieel zinvol complementair /
ondersteunend met Antwerpen: bouwsteen voor
Vlaamse havenstrategie



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Second opinion Rapport Blomme

Elvira Haezendonck

European Centre Strategic Analysis



Context

- ▶ Rol van de haven van Zeebrugge in de maatschappelijke evaluaties (S-MKBA, S-MER...) in het kader van het Complex Project Extra Containercapaciteit Antwerpen (CP ECA)
- ▶ De interactie tussen de havens van Zeebrugge en Antwerpen werd in 2015 onderzocht door het Gewestelijk Havencommissariaat in het Rapport Blomme
- ▶ Op vraag van het Vlaams Gewest (dept. MOW) maakte ECSA een second opinion over dit Rapport Blomme, in het kader van het CP ECA

Scope van de second opinion

- ▶ Bespreking evoluties 2014-2016 en mogelijke impact
- ▶ Verificatie van de uitgangspunten van het Rapport Blomme
- ▶ Kritische evaluatie van de concepten “double call”, “overloop”, en optimalisatie van de inter-havenlogistiek
- ▶ Bepalen implicaties op trafiekontwikkeling ten behoeve van prognoses S-MKBA

Methodologie second opinion

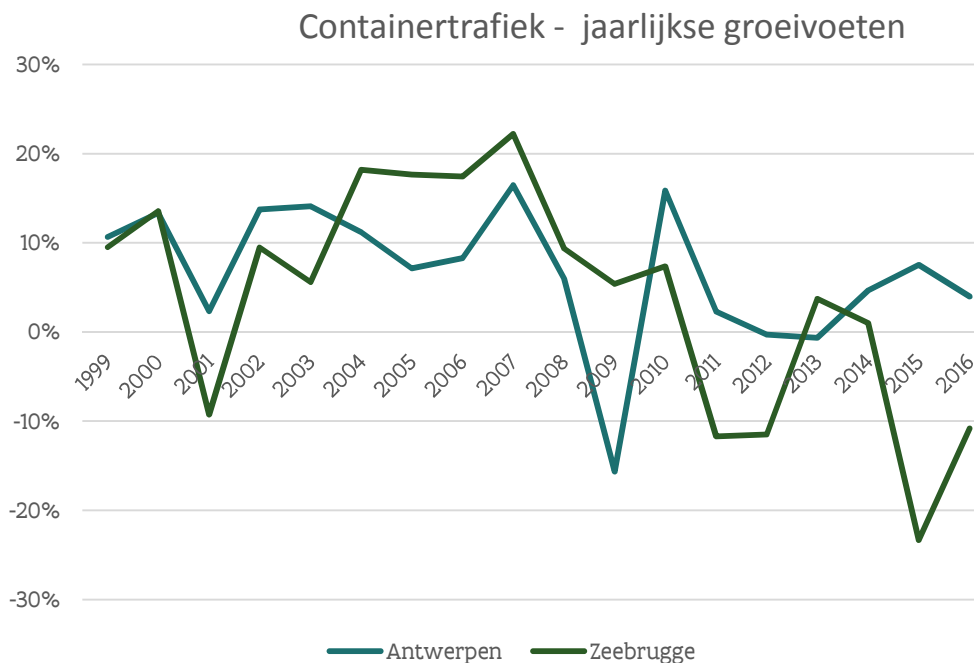
- ▶ Gebaseerd op praktijk-georiënteerd literatuuronderzoek en eigen inzichten, onder meer verworven dankzij:
 - onderzoeks- en advieswerkzaamheden in het verleden, in het bijzonder voor de havens van Antwerpen en Zeebrugge (meer specifiek de Economische Ontwikkelingsstudie –EOS voor de haven van Zeebrugge; een project rond de ontwikkeling van hinterland hubs; het recente MBZ strategisch plan gepresenteerd op de “Summit of Bruges” in 2015).

Output

- ▶ Wat is de second opinion **niet**?
 - Een actualisatie van het Rapport Blomme
- ▶ Wat is de second opinion **wel**?
 - Formuleren van kritische opmerkingen met betrekking tot uitgangspunten en opzet van de analyse en de mogelijke implicaties hiervan voor de conclusies
 - Discussie rond de competitiviteit van Zeebrugge als diepzeecontainer platform (in aanvulling of substitutie van Antwerpen)
 - Nagaan of de “oplossingsrichtingen” uit het Rapport Blomme standhouden, en wat ze mogelijk kunnen betekenen in termen van scenario-opbouw in de S-MKBA van het ECA project

Recente containergroei in de Hamburg-Le Havre range

- De daling van de containertrafiek in Zeebrugge zet zich door, maar minder uitgesproken dan de voorbije jaren
- Deze meer beperkte afname van trafiek zou kunnen geïnterpreteerd worden als een “normalisatie” na de crisisjaren



Bronnen: eigen analyse op basis van data havenbedrijven en Vlaamse Havencommissie

Noot: op basis van de beschikbare cijfers kunnen voor Zeebrugge geen aparte groeivoeten berekend worden voor de lolo containers aangezien deze worden samengeteld met de ro-ro containers (zie infra).

Vijf bedenkingen bij het Rapport Blomme

1. In het Rapport Blomme lijkt het belang van Zeebrugge als volwaardige historische speler in het diepzee container segment overschat (RoRo versus LoLo)
2. Zeebrugge heeft significante zwakten als toekomstige “transshipment” haven, ondanks de geboden capaciteit en toegankelijkheid
3. De schaal van de containerterminals in Zeebrugge is voldoende om als toekomstige “overloophaven” te kunnen functioneren
4. De consolidatie in de rederij/terminal industrie heeft op korte termijn negatieve effecten op Zeebrugge. Op middellange termijn biedt consolidatie mogelijk wel perspectieven als “overloophaven” en voor nieuwe, directe diensten
5. Binnen een context van “port equalization” (havenkeuze wordt irrelevant geacht door een besluitvormer) bieden (partiële) kostenvergelijkingen zoals in het Rapport Blomme slechts een beperkte houvast om gefundeerde uitspraken te doen over de competitieve effecten van beleidsopties

Evaluatie concept oplossingsrichtingen (1)

- ▶ Deze “second opinion” onderschrijft de wenselijkheid tot het behoud van diepzeecontaineractiviteit in Zeebrugge om de kwetsbaarheid van het Vlaams havenareaal te reduceren, onder meer gebaseerd op recente wetenschappelijke inzichten (Vonck, 2016)
- ▶ De comparatieve voordelen van Zeebrugge lijken minder sterk dan algemeen werd aangenomen in het Rapport Blomme (nadruk op de geografie, hubfunctie, Franse markt)
 - Dit heeft implicaties voor het “double call” concept daar de fysieke karakteristieken van de haven, het gebrek aan cargogeneratie en aan een volwaardige binnenvaartverbinding, weinig bijdragen tot competitiviteit op het vlak van diepzee lolo (cfr. in de Noordwest Europese markt bestaan geen zuivere transshipment hubs).

Evaluatie concept oplossingsrichtingen (2)

- ▶ Het concept van “overloophaven” is het meest realistisch en haalbaar en in lijn met de (sterke) historische reputatie van de haven op dat vlak (flexibel, toegankelijk, snel, goede spoorverbinding)
- ▶ Dit impliceert dat de commerciële samenwerking moet beogen om tijdens periodes met beperkte “overloofunctie” voldoende volume te garanderen in Zeebrugge, opdat winstgevende uitbating van tenminste één volcontainerterminal mogelijk blijft
- ▶ Bij een toenemende concentratie van de activiteiten van rederijen en terminals (via allianties, of fusies en overnames), en toenemende scheepsgrootte, dienen zich uit hoofde van deze spelers ook reflecties inzake risicospreiding aan waarbij “overloophavens” een essentieel onderdeel zullen vormen van de ondernemingsstrategie

Conclusies (1)

- ▶ De diagnose en marktanalyse uit het Rapport Blomme kunnen grotendeels bevestigd worden:
 - Consolidatie zet zich door ten nadele van kleinere havens
 - Zeebrugge zal blijven kampen met volatiliteit inzake volumes aan diepzeecontainers, omwille van de beperkte schaal en het beperkte aantal vaargebieden
- ▶ De analyse van de havencompetitiviteit noodzaakt enkele kanttekeningen, maar kan grotendeels bevestigd worden:
 - De capaciteit van Zeebrugge is echter niet eenvoudig inwisselbaar met die van Antwerpen
 - Zeebrugge biedt wel uitstekende mogelijkheden als “overloophaven”, in lijn met de historische positie, en wordt ook als dusdanig erkend door de markt
- ▶ Bijgevolg is het behoud van één volcontainerterminal met een capaciteit van 1,5 miljoen TEU aangewezen (met mogelijk een optie op een tweede)

Conclusies (2)

- ▶ Realisatie van het “double call” concept, met Zeebrugge als eerste aanloophaven lijkt moeilijk haalbaar in het kader van een samenwerking Zeebrugge-Antwerpen. De volgende problemen zullen zich voordoen:
 - Aan een eerste aanloop bij import zijn grote “call sizes” verbonden (grote schepen dienen vol beladen te zijn om rendabel te worden uitgebaat)
 - Afwezigheid van binnenvaartverbinding; beperkingen (kostendaling) estuaire vaart
 - Onvoldoende kadelenkte voor transshipment en binnenvaart samen
 - Rotterdam zal antwoorden met “predatory pricing” (financieel sterke positie)
- ▶ Concept Zeebrugge als “overloophaven” wellicht realistischer:
 - Cfr. portfoliogedrag rederijen – risicospreiding
 - Behoud “insiderstatus” in meer dan 1 haven
 - Naarmate de grote hubs zich vullen, treden daar congestieproblemen op
- ▶ Vanaf 2018 dus mogelijk “overloop” van Antwerpen naar Zeebrugge

Conclusies (3)

► Realistische scenario's trafiekprognose:

→ In casu realistische scenario's voor Zeebrugge:

1. Overloop vanaf 2018 vanuit Antwerpen, en dan terug naar de huidige situatie in 2022/2023
 - Dit scenario impliceert volatiele volumes en een eerder beperkte commerciële samenwerking met Antwerpen, waarbij tijdelijk 1 à 1,5 miljoen TEU diepzeecontainers in Zeebrugge zullen worden overgeslagen
2. Overloop vanaf 2018 vanuit Antwerpen, maar met behoud ervan op lange termijn
 - Dit scenario impliceert de volwaardige functionering van één volcontainerterminal in Zeebrugge, en een erg productieve commerciële samenwerking met Antwerpen, waarbij permanent 1,5 miljoen TEU diepzeecontainers in Zeebrugge zullen worden overgeslagen
3. Overloop vanaf 2018 vanuit Antwerpen, maar met behoud ervan op lange termijn. Dit wordt aangevuld met een gelijkaardig volume vanuit Rotterdam
 - Dankzij een tweede volcontainerterminal kan het volume diepzeecontainers in Zeebrugge naar 3 miljoen TEU kan evolueren



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Peer review

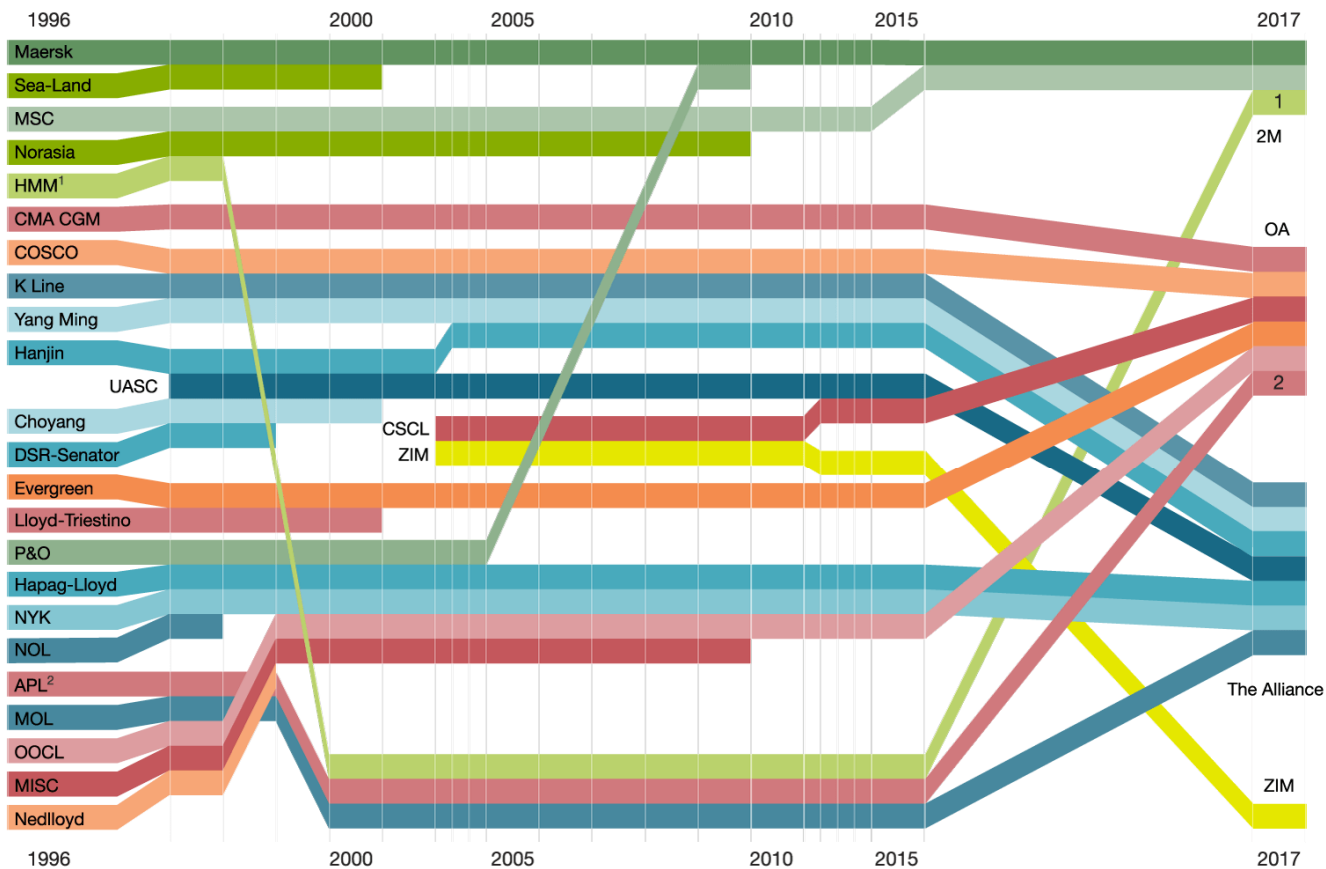
Patrick Verhoeven



1. Recente ontwikkelingen markt
2. Quick scan havenstrategieën H-LH range
3. Trends

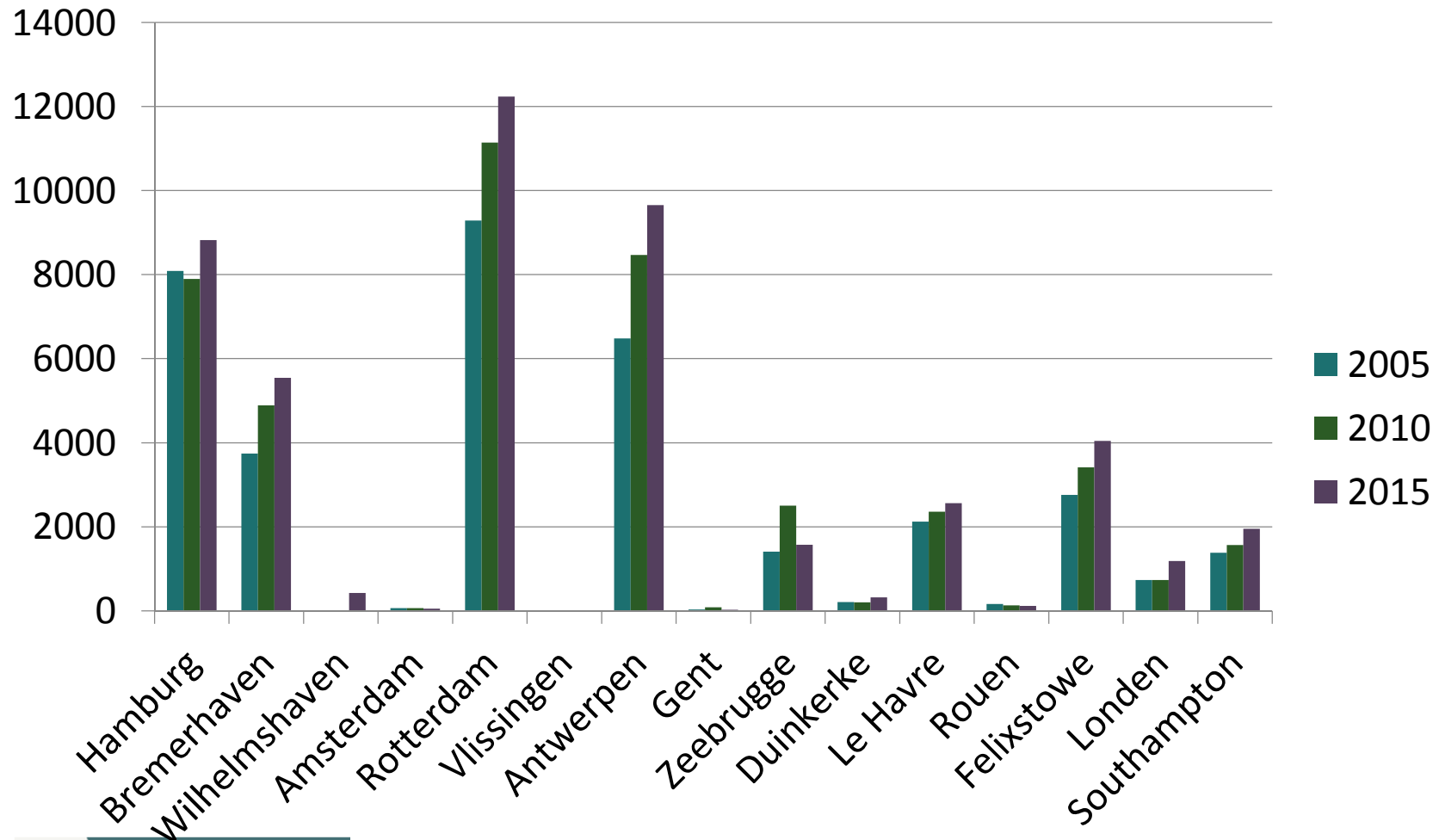
1. Recente ontwikkelingen markt

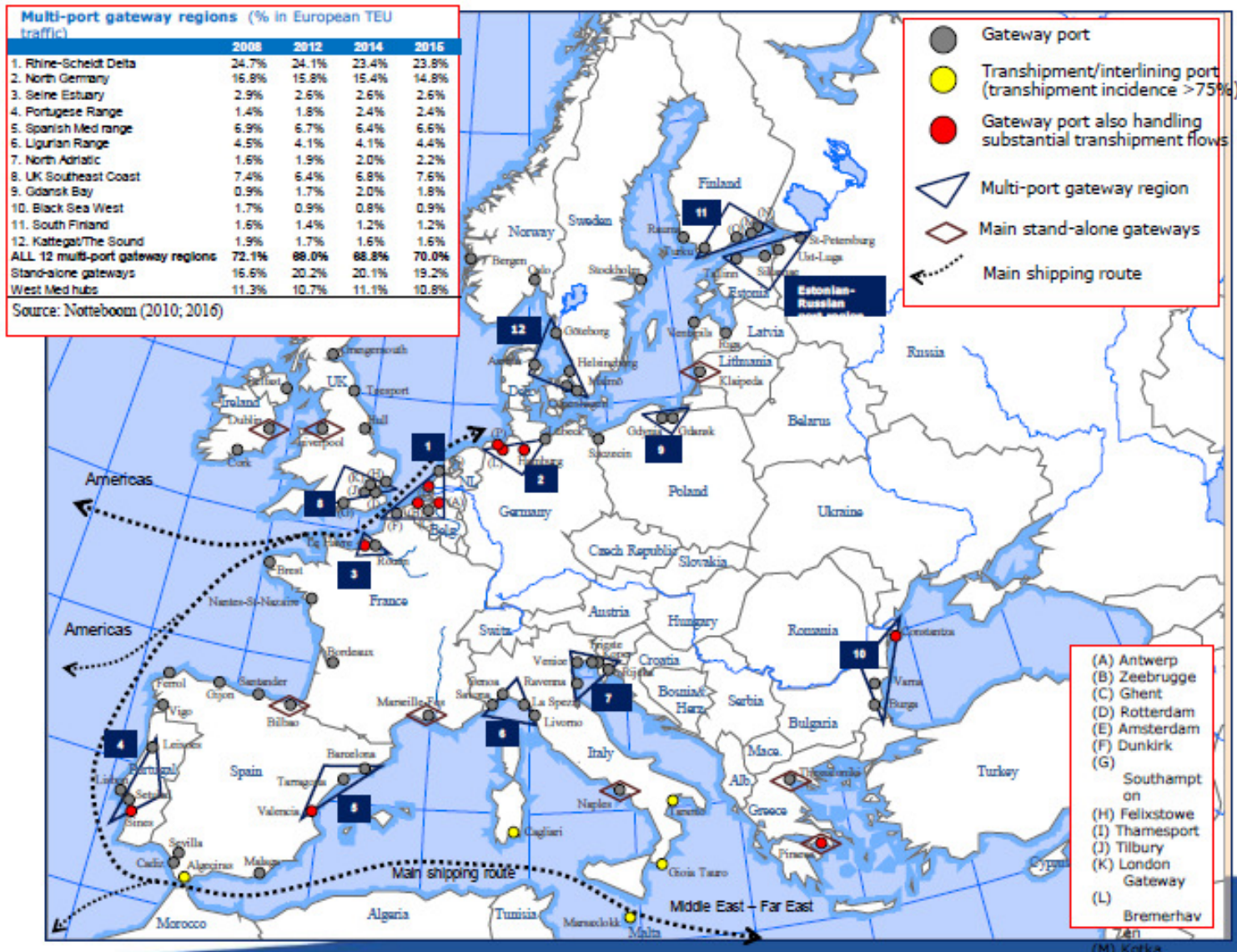
Alliance shuffles are nothing new, but the most recent consolidation is the industry's largest.



¹HMM not yet confirmed.
²APL to merge with CMA CGM.

2. Quick scan havenstrategieën range





Source: Notteboom (2017)

DUITSLAND

- ▶ Traditionele rol Hamburg en Bremerhaven

- ▶ Wilhelmshaven:
 - JadeWeserPort diepzeehaven in gebruik sedert 2012
 - Calls 2M (sedert 2015) en OCEAN Alliance (sedert 2017)

- ▶ Samenwerking:
 - JadeWeserPort: aandeelhouders Bremen / Niedersachsen
 - Nationales Hafenkonzert
 - Deutsche Bucht / Norddeutsche Hafenkooperation
 - Discussie Elbeverdieping
 - Sterke drive vanuit privé-sector (HHLA / Eurogate)

NEDERLAND

- ▶ Rotterdam blijft uitgesproken mainport
- ▶ Containerambities andere havens teruggeschroefd:
 - Amsterdam: shortsea en nichemarkten
 - Vlissingen: plan "middelgrote" containerterminal (?)
- ▶ Samenwerking:
 - Rotterdam nationaal: Dordrecht, Moerdijk...
 - Rotterdam internationaal: overzees (PoRINT)
 - Fusie Zeeland Seaports / Gent: niet-containertrafiek

FRANKRIJK

▶ Le Havre:

- Internationale ambitie maar bescheiden effect tot dusver
- Uitbreiding hinterland per spoor en binnenvaart

▶ Duinkerken:

- Regionale ambitie, natuurlijk Noord-Franse hinterland "heroveren"
- Shortsea

▶ Samenwerking:

- HAROPA (Le Havre – Rouen – Parijs)
- Hervorming havens: verwachtingen niet geheel ingelost
- Centrale sturing blijft prominent aanwezig

3. Trends

- ▶ Groeiende kritiek op allianties / herziening EU regels 2020
- ▶ Nieuwe strategieën rederijen?
- ▶ Terugloop overheidsfinanciering havens
- ▶ Verzelfstandiging havenbedrijven
- ▶ Ontwikkeling andere Europese havenregio's (Med / Baltic)
- ▶ Regulering scheepsemissies / energietransitie
- ▶ Impact Brexit op roro trafieken / concurrentiepositie VK
- ▶ One Belt One Road en andere geopolitieke ontwikkelingen
- ▶ Digitalisering / disruptieve technologie



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Visie marktspelers

Carla Debart
APMT Zeebrugge





Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Visie marktspelers

Eugène Vanfleteren
CMA CGM





Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Toelichting stand ESV Santiago

Luc Arnouts (Haven Antwerpen)
Vincent De Saedeleer (Haven Zeebrugge)



Historiek

Santiago akkoord (november 2015)

- ▶ **Doel**
 - Principieel akkoord tussen de havenbesturen
 - Bestaande niet-commerciële samenwerking uitbreiden naar een commerciële samenwerking

- ▶ **Uitgangspunten**
 - Erkenning van de positie van beide havens
 - Erkenning dat de uiteindelijke invulling van de bestaande capaciteit in belangrijke mate door de marktspelers zal worden bepaald

- ▶ **Aanpak**
 - Oprichting van een Economisch Samenwerkingsverband

Historiek

Economisch Samenwerkingsverband Santiago (augustus 2016)

▶ **Doel**

- **Ondersteuning** verlenen
- bij het aantrekken van **nieuwe trafieken** in de deepseacontainersector
- naar de havens van Antwerpen **en** Zeebrugge



- Havenbesturen hebben een ondersteunende rol (stimuleren / faciliteren)
- ESV is een “en-en” / “win-win” verhaal

▶ **Aanpak**

- Proactieve opvolging van de ontwikkelingen in de markt
- Versterking van beide havens door de uitbouw van fase 1 van het Saefthingedok **en** de valorisatie van de containercapaciteit in Zeebrugge
- Proactief uitwerken van concepten met betrekking tot voorland en achterland



- ESV gaat uit van complementariteit, niet van substitutie

ESV Santiago

Context

Positie van een haven in de netwerken van rederijen/allianties wordt bepaald door de mate waarin de haven kan **beantwoorden aan de noden en verwachtingen** van deze rederijen en allianties

- Geografische ligging
- Beschikbare infrastructuur
- Principes van marktwerking:
 - Schaalvergroting
 - Consolidaties
 - Belang van cargo-generatie
 - Connectiviteit
 - Toenemende “hub” functie
 - Rederij-participaties in terminals
 - Focus op “keten” kosten



Havenbesturen kunnen faciliteren, maar de reders beslissen

ESV Santiago

Actuele & reële inspanningen vanuit de faciliterende rol van de havenbesturen:

Afspraken Antwerpen-Zeebrugge

- Bevestigd op CEO overleg dd 19/4/2017

Voorland: (haalbaarheids)onderzoek:

- Inducement calls
- Overflow
- Dual port call

Achterland: optimalisatie achterlandlogistiek:

- Consolidatie spoorvolumes op mainhub
- Nieuwe gezamenlijke spoorverbindingen
- Ontwikkeling ICT spoorplatform
- Optimalisatie estuaire vaart

ESV Santiago

Actuele & reële inspanningen vanuit de faciliterende rol van de havenbesturen:

Afspraken Antwerpen-Zeebrugge

- Bevestigd op CEO overleg dd 19/4/2017

Voorland: (haalbaarheids)onderzoek:

- Inducement calls
- Overflow
- Dual port call

Achterland: optimalisatie achterlandlogistiek:

- Consolidatie spoorvolumes op mainhub
- Nieuwe gezamenlijke spoorverbindingen
- Ontwikkeling ICT spoorplatform
- Optimalisatie estuaire vaart

Markt in beweging

(Recente marktevoluties):

- Inducement calls
- Overflow
- Ocean Alliance?



Organische groei van nieuwe
trafieken



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Debat onder leiding van Patrick Verhoeven



Debat

- Business case Vlaamse havensamenwerking
- Havensamenwerking als antwoord op lijnvaartallianties
- Havensamenwerking in ruimere Rijn-Schelde Delta

« Ports have to make significant investments without any degree of assurance that traffic will increase. The only guarantee they have is that unless there is a container handling facility available there will be little or no container traffic. This is somewhat analogous to a lottery, where only those who purchase tickets have a chance of winning, however small the odds may be. »

Bron: Brian Slack, Pawns in the Game: Ports in a Global Transportation Game, Growth and Change, 1993



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Slotwoord

Freddy Aerts
Voorzitter Task Force CP ECA

