

Concurrentiepositie haven van belang voor terminal

Hoewel de overslag in de haven van Rotterdam nog wel gegroeid is, is het aantal TEU's gedaald. In de eerste helft van 2012 is er 2% minder TEU overgeslagen in de Rotterdamse haven. De havens van Hamburg en Antwerpen kenden nog wel een groei, al was die relatief laag. De economische krimp in Europa tempert de groei van de containerstromen naar de Europese havens. Terminals zijn naast de groei van deze containerstromen, ook afhankelijk van de positionering van de havens. Daarnaast is de onderlinge concurrentie van belang.

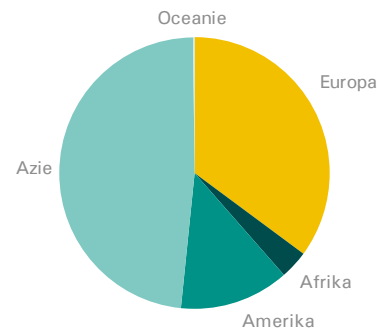
Nog wel groei in Hamburg

In de eerste helft van 2012 heeft de haven van Rotterdam circa 6 mln TEU overgeslagen, 2% minder dan in de eerste helft van 2011. In gewicht is de containerlading in de eerste helft wel toegenomen. Dit komt doordat het aantal lege containers is afgenomen, terwijl het aantal beladen containers juist licht toenam. Hetzelfde gebeurde in Hamburg. Maar anders dan in Rotterdam, groeide het aantal TEU daar nog wel (2%). In Antwerpen kende de containeroverslag slechts een minimale groei van 0,8%.

In 2011 is in de Europese havens in totaal circa 52 mln TEU overgeslagen. Rotterdam heeft met een overslag van 11 mln TEU de koppositie in Europa.

Hamburg volgt als tweede met 9 mln TEU en Antwerpen ligt er dicht tegen aan met 8,5 mln TEU. In de haven van Amsterdam is door het stopzetten van de lijndiensten bij ACT slechts 60.000 TEU overgeslagen. Het grootste deel van de containers die in Europa worden overgeslagen, komt van en gaat naar Azië.

TEU's naar herkomst en bestemming Rotterdam



Bron: Port of Rotterdam

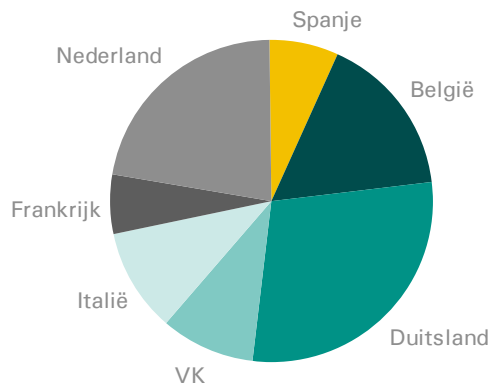
In de haven van Hamburg is het Aziatische aandeel meer dan 50% en ook in Rotterdam heeft ongeveer de helft van de goederen die overgeslagen wordt, als herkomst of bestemming Azië. Het belangrijkste land hierin is de op een na grootste economie van de wereld, China. In Rotterdam is 2,5 mln TEU afgevoerd naar of aangevoerd uit China. De Chinese economie is daardoor een belangrijke indicator voor de containerstromen naar Europa. De uitvoer van China naar Europa is in juli met 16% m-o-m gedaald. Dit zorgde ervoor dat de totale Chinese uitvoer met slechts 1% groeide in juli. In juli zwakten tevens zowel de detailhandelsverkopen als de industriële productie af. Toch verwacht ABN AMRO nog wel een groei van het BBP van 8%, mede doordat de Chinese overheid de economie met maatregelen zal ondersteunen om de groei doelstellingen te halen. In de eurozone zijn de groeiverwachtingen voor 2012 somberder. ABN AMRO verwacht dat de economische groei in de eurozone in heel 2012 zal dalen met 0,5%.

Duitsland meeste containeroverslag

De haven van Rotterdam is de grootste containerhaven van Europa, met een huidige capaciteit van circa 13 mln TEU en dat kan door

de oplevering van Maasvlakte 2 uit groeien tot 34 mln TEU.

Aandeel containeroverslag Europa



Bron: Clarksons/ABN AMRO

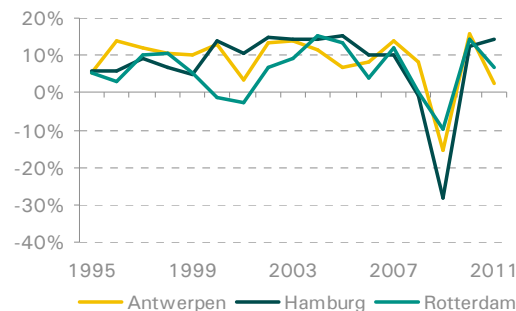
De haven van Rotterdam heeft in Europa een aandeel van 23% in de aan- en afvoer van containers. Op de tweede plek volgt de haven van Hamburg met 17% en Antwerpen met 16%. Echter doordat in Duitsland nog een tweede grote containerhaven (Bremerhaven) gevestigd is, heeft Duitsland het grootste aandeel in de Europese containeroverslag.

Wel groei op lange termijn

Hoewel de containeroverslag in het eerste deel van dit jaar tegenvalt, zal op de langere termijn

de containeroverslag in Europa groeien. De laatste 15 jaar heeft Antwerpen gemiddeld de hoogste groei (9%) gerealiseerd, Hamburg staat op de tweede plaats met 8% en Rotterdam heeft een groei van gemiddeld 6%. De concurrentiepositie van de havens bepaalt waar de groei de komende tien jaar het hoogst zal zijn. Het marktaandeel van Rotterdam schommelt al een aantal jaar rond de 20%. Verschillende factoren hebben invloed op de concurrentiepositie van de havens. Allereerst speelt de wet- en regelgeving in de verschillende landen waar de havens zich bevinden, een grote rol. Daarnaast vormt uiteraard de betrouwbaarheid een belangrijke overweging voor de klant. Verder is de bereikbaarheid vanuit zee en bereikbaarheid van en naar het achterland een zeer belangrijke factor.

Ontwikkeling containeroverslag



Bron: Clarksons

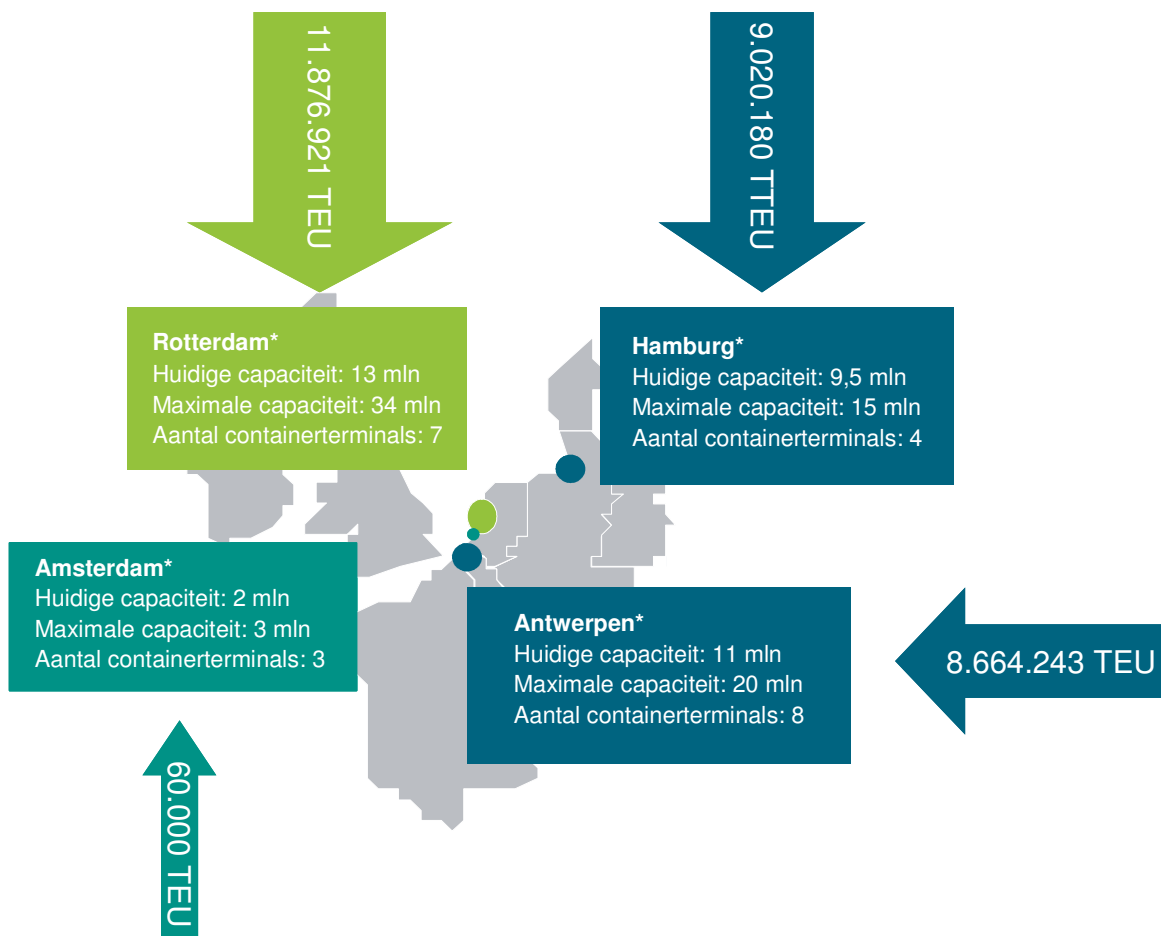
Door onder andere slow steaming worden de containerschepen steeds groter. Het grootste containerschip heeft nu ruimte voor 15.500 TEU en heeft een diepgang van 15,5 meter. En er zijn grotere schepen in de maak. In Rotterdam is door het aanleggen van Maasvlakte 2 ruimte gemaakt voor deze schepen, maar ook de andere havens, zoals Antwerpen kunnen deze schepen faciliteren. In januari deed de Edit Maersk de Deuganckdock terminal aan in de haven van Antwerpen om 2.200 TEU te lossen. Voor de haven van Hamburg is de uitdieping van de Elbe een belangrijk punt om haar bereikbaarheid, ook voor de grootste schepen, in stand te houden. De containerterminals in de havens moeten eveneens geschikt zijn om de grootste containerschepen te kunnen faciliteren. Ze moeten de juiste instrumenten hebben om de schepen te kunnen lossen, maar in de praktijk lijken de terminals deze aanpassingen relatief snel te kunnen maken. De snelheid waarmee containerterminals lading kunnen afhandelen en doorvoeren kan echter wel problemen opleveren. De terminals zijn hierbij afhankelijk van goede logistieke verbindingen van en naar het achterland. Voor de haven van Rotterdam speelt de congestie op de A15 en de Betuwelijn en uitbreiding van/ aansluiting met het Duitse spoornet een belangrijke rol. Een andere belangrijke factor is ruimte. De havens moeten ruimte hebben om te kunnen

groeien, maar ook de terminals moeten de mogelijkheid hebben om een groei in overslag op te kunnen vangen. Veel terminals die zijn gevestigd in de grootste havens van Europa hebben de mogelijkheid om te groeien, zoals te zien is in de figuur hiernaast. De huidige capaciteit van de terminals ligt veelal een stuk lager dan de mogelijke capaciteit. De havens zijn dan ook voorbereid op groei van de containerstromen naar Europa. Momenteel is er vooral in Rotterdam en Antwerpen ook zonder uitbreiding nog ruimte voor lichte groei. Alleen Hamburg lijkt snel uit te moeten breiden om verdere groei op te kunnen vangen. Overigens zijn in de figuur de Multi Purpose Terminals die ook containers kunnen overslaan niet meegenomen. De haven van Hamburg heeft acht van zulke terminals, waardoor de krapte waarschijnlijk minder nijpend is. Voor een gedeelte is capaciteitsuitbreiding al gepland, zoals bijvoorbeeld in de haven van Rotterdam op de tweede Maasvlakte.

Concurrentiepositie onderling ook van belang

Voor de containerterminals zelf speelt de concurrentiepositie van de haven een belangrijke rol om de omzet en winstgevendheid te waarborgen. Maar ook de onderlinge positionering is van belang.

Containercapaciteit en containerstromen in TEU



* Inschattingen op basis van beschikbare data uit diverse bronnen
 Pijlen: Clarksons 2011
 Multi Purpose Terminals niet meegenomen

Bron: Clarksons, Websites havens & terminals, ABN AMRO

Hierbij spelen een aantal factoren een rol. Allereerst is het feit dat een aantal terminals gedeeltelijk in eigendom zijn van rederijen van belang voor de concurrentiepositie. Zo is de nieuwe terminal Rotterdam World Gateway eigendom van een consortium van twee rederijen en een wereldwijde terminal operator. En is in Antwerpen terminal operator PSA samen met rederij MSC eigenaar van de MSC Home Terminal.

Verder zijn de tarifiering en de beschikbare capaciteit belangrijk. Ook de servicegerichtheid naar klanten speelt een rol van belang. De klant wil snelheid en betrouwbaarheid. Terminals spelen op deze wens in door te automatiseren. Een bijkomstig voordeel van automatisering is dat de afhankelijkheid van arbeid verkleint wordt. Hierdoor kan toekomstige arbeidskrachte opgevangen worden. Wel zorgt automatisering uiteindelijk voor hogere vaste lasten, waardoor of de bezettingsgraden of de tarieven omhoog moeten om rendabel te kunnen blijven opereren.

Economisch Bureau | Sector & Commodity Research

Nadia Menkveld (Sector Econoom)

Tel. +31 20 628 644 1

Nadia.menkveld@nl.abnamro.com

Commercieel Contact | Sector Advisory

Bart Banning (Sector Banker)

tel: +31 20 3436487

bart.banning@nl.abnamro.com

Lees meer van het Economisch Bureau op: www.abnamro.nl/economischbureau of

www.abnamro.nl/sectoren

Het Economisch Bureau is ook actief op twitter. [Klik hier](#) om onze tweets te volgen of zoek op “sectoreconomen”.

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie, die op zorgvuldige wijze in onze analyses en prognoses zijn verwerkt. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd.

Teksten zijn afgesloten op 20 augustus 2012.

© ABN AMRO, augustus 2012

Deze publicatie is alleen bedoeld voor eigen gebruik. Het gebruik van tekstdelen en/of cijfers is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Verveelvoudiging en/of openbaarmaking van deze publicatie is niet toegestaan, behalve indien hiervoor schriftelijk toestemming is gekregen van ABN AMRO.

