



University of Antwerp

# Slotconclusies

Theo Notteboom

*Schelle, 16 oktober 2006*

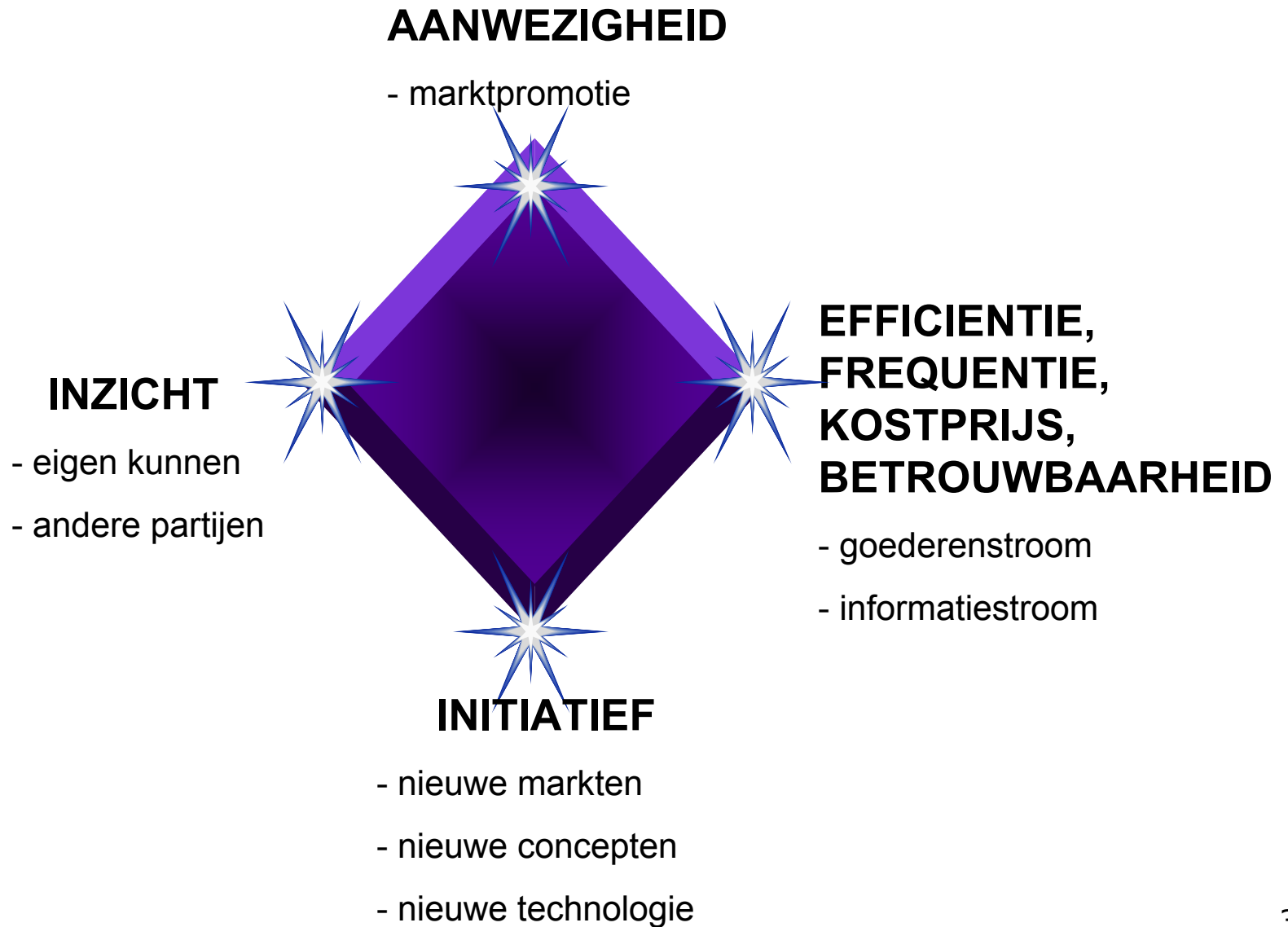


Universiteit  
Antwerpen

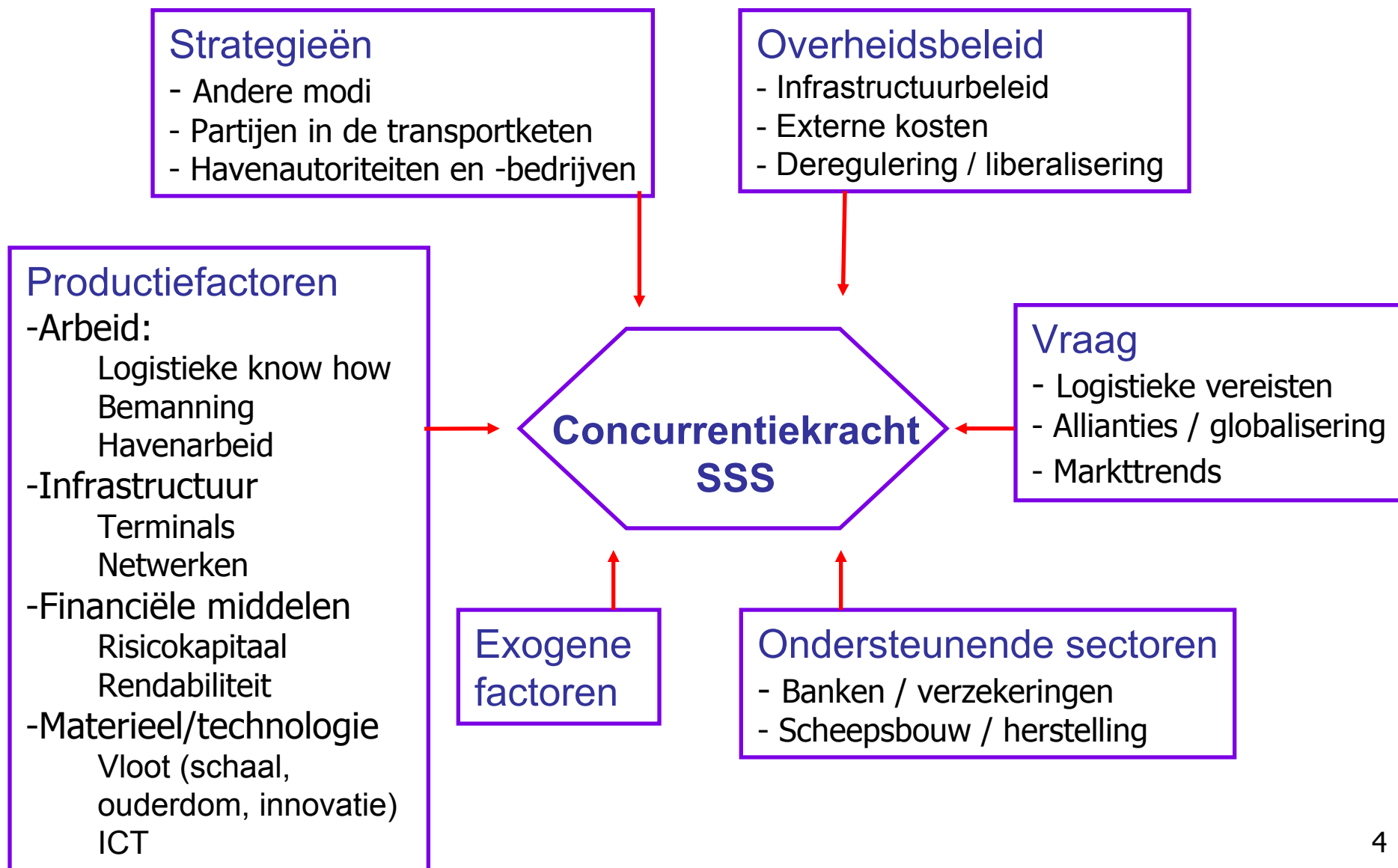
**ITMMA**  
INSTITUTE OF TRANSPORT AND  
MARITIME MANAGEMENT ANTWERP

# Definitie Shortsea Shipping te ruim ?





# De concurrentiekracht van Shortsea Shipping (uitgebreide Diamant van M. Porter)



- Ligging shortsea hub moet vlakbij deepsea terminal omwille van de feederlading (zowel voor containers en conventionele lading / roro).
  - Voor containers: ja
  - Voor conventioneel en roro: minder duidelijk
- Afzonderlijke shortsea terminal ?
  - Voordelen: flexibiliteit, kleinere ploegen, douane, speciale kranen, etc..
  - Aandachtspunten: wie opereert ?, ruimte ?, verhouding feeder/dedicated cargo, extra kosten ?
  - Prijs, frequentie en betrouwbaarheid zijn de sleutel
  - Ruimtelijke concentratie van shortsea faciliteiten
- Hubfunctie van een shortsea terminal ?
  - Niet voor elke haven weggelegd
  - Welke criteria voor inplanting van hub ? (intermodale ontsluiting, ..)
  - Succesformule ?

- Verladers verwachten van een SSS-terminal betrouwbaarheid, strategische stock, JIT levering, correcte informatie, additionele diensten, flexibiliteit en een "fair" price.
  - Gevraagde dienstverlening hangt van het profiel van de klant (vb. nood aan stockage, levertijden en – wijzen, uitbreidingsmogelijkheden, value-added services, ..)
  - En de reders ? Efficiëntie en flexibiliteit.
- Huidige containerterminals focussen op deepsea. Specifieke SSS-terminal levert besparingen?
  - Er is uitwisselbaarheid tussen deepsea en shortsea
  - SSS-terminal: kwetsbaar bij verlies carrier
- Netwerken tussen binnenvaarterminals en –havens: moet een sss-terminal niet per definitie gelinkt zijn aan dit netwerk ?
  - Ja, maar hoe inpassen ?
  - Rol in herpositioneringsvraagstuk ?

- Modusneutrale behandeling (qua tarief) op SSS terminal brengt meer lading naar binnenvaart en spoor
  - Taak voor de goederenbehandelaar ?
  - EU-beleid faciliteert (ook voor binnenvaart)
  - Opletten voor artificieel forceren van modal shift (subsidies, etc.): modal shift moet marktgericht zijn om duurzaam te zijn.
  - Wegvervoer is natuurlijke partner.
  - Identificatie bottlenecks.



- De professionaliteit van de havenarbeider staat buiten kijf. MAAR .. arbeid is te weinig flexibel is, ook voor sss (zowel qua ploegsamenstelling als in de tijd):
  - Trafieken gaan weg. Zijn we al te laat ?
  - Voorhanden materieel in Antwerpen verouderd (link met arbeidsstelsel) ?
  - Arbeidssysteem aangepast aan moderne (overslag)technieken ?
  - Vergunningen moeten gebaseerd zijn op kwalificatie.
  - Lissabon beleid toepassen op havens ?
  - Port package misverstaan: kans gemist met Port Package I ?



- Een shortsea terminal vraagt “multiskilled” personeel met verschillende taken. Is dit meer van toepassing voor conventionele lading ?
  - Arbeiders zijn nu al multi-inzetbaar: momentum vasthouden !
  - Demystifiëren, brede discussie:
    - Rol havenarbeid in wegtrekken trafieken.
    - Restyling waar nodig
  
- Flexibiliteit qua arbeid is mogelijk door de evolutie van moderne overslagtechnieken (vooral voor conventionele lading) en verbeterde veiligheid.
  - Eens.
  - Veiligheid en beveiliging zijn terecht belangrijke issues geworden.
  - Flexibiliteit heeft een kostenplaatje.



- De aanloopkosten voor een coaster zijn te hoog, vooral verwijzend naar o.a. de loodskosten ?
  - Aanloopkosten relatief ten overstaan van totale kosten stellen
  - Loodswezen: inkomsten en uitgaven in evenwicht (geen dotaties)
  - Goede dienstverlening kost geld
  - Shortsea heeft reeds ietwat voorkeurbehandeling
  - Niet-loodsplichtige schepen nemen vaak toch een loods: goed teken
  
- Studie aanloopkosten ASV – kritieke punten
  - Loodskosten voor kleine schepen tot 60% van aanloopkosten.
  - Toch relatief gegeven: SSS is complex operationeel gegeven.
  - Verschillende dimensies en vrachtenstructuren in SSS deelmarkten: vraagt geëigende kijk op SSS.



- Conventionele SSS schepen lopen meestal minder frequent een haven aan : zijn daar voldoende incentives ?
- Roro is speciale trafiek: berekening van havenrechten gebeurt in bepaalde havens op GT van het schip en aantal laadeenheden, elders op lijnmeters per jaar.
- Zien de reders nog het bos door de bomen en is er voldoende communicatie naar de reders toe ?
  - Reductie van havenrechten is slechts beperkt deel van het verhaal.
  - Multimodale ontsluiting en inpassing in netwerken zijn meer wezenlijke factoren voor het bevorderen van SSS.
  - Maximale vrijstelling in dokloodsen
  - Frequentiekorting wordt volumekorting



- Shortsea/ multimodale overdekte terminals
- Consolidatie van lijndiensten op 1 SSS terminal vereist een strikt planning (o.a. gebruik van tijdvensters).
  - Ketenbenadering nodig: haven als schakel (problematiek wachttijden)
  - Opgelet met omvoerkosten
- Waar moet de Europese steun gaan ? cf. Motorways of the Sea
  - Europese steun voor niet onmiddellijke rendabele projecten.
  - MoS mogen geen distorties creëren