



J A A R
V E R S
L A B +
2 0 0 4

J A A R
V E R S
L A B +
2 0 0 4

70



PEOPLE

Ondermeer in de autosector worden productietaken toevertrouwd aan de haven.

PLANET

In 2004 werd aangevangen met de afbraak van de Carcoke-industrieterreinen. Na de sanering krijgen de terreinen een nieuwe bestemming.

PROFIT

Het aandeel van de containers in de roro-ladingen stijgt. Containers hebben het voordeel intermodaal inzetbaar te zijn.



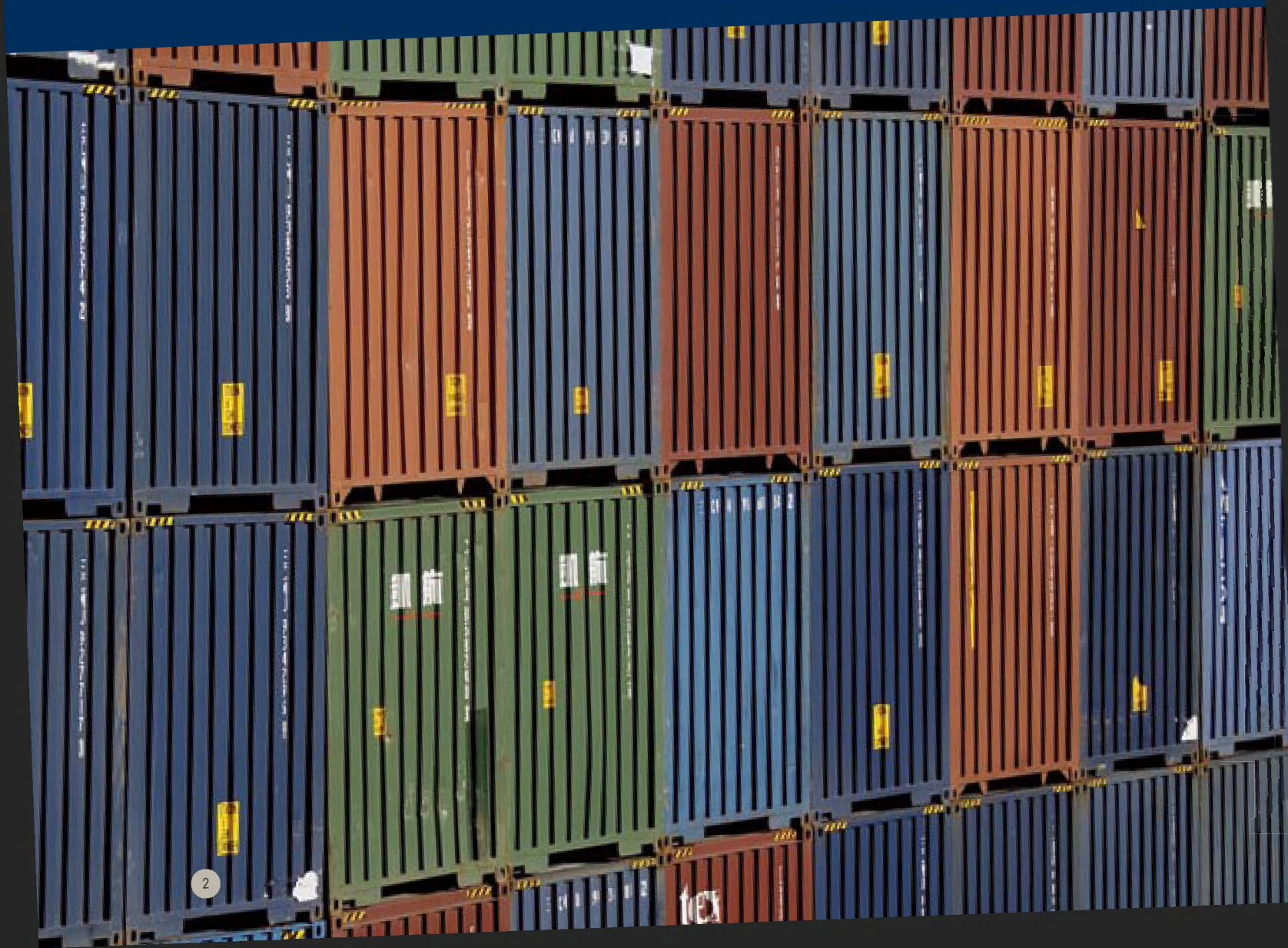
PORT AUTHORITY ZEEBRUGGE

J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4



PORT AUTHORITY ZEEBRUGGE

MAATSCHAPPIJ VAN DE
BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN NV/MBZ



→ Raad van bestuur

**Voorzitter -
Gedelegeerd bestuurder**
ir. Joachim Coens ⁽¹⁾

Bestuurders
Paul Breyne
François Cousin
Dirk De fauw
Christian Deneve
Luc De Schepper
Randall Lesaffer
Patrick Moenaert
Dirk Michiels
Jean Van den Bilcke
Hugo Vandamme
Marc Verwilghen

Havencommissaris
Antoon Colpaert

Commissaris-revisor
Deloitte & Touche
vertegenwoordigd door
Dirk Van Vlaenderen

→ Directie

Administrateur-generaal
ir. Pierre Kerckaert ⁽²⁾

Adjunct-Administrateur-generaal
Hoofd Technische dienst
ir. Donald Duthieuw

Algemeen Directeur
Handelsdienst
Vincent De Saedeleer

→ Diensten

Administratie en personeel
Nathalie Dufoer
Directeur

Juridische dienst
Chantal Orlans
Adjunct van de Directeur

Financiële & economische dienst
Luc Maertens
Directeur
Patrick Van Cauwenberghe
Adjunct van de Directeur
Peter Dirix
Hoofddeskundige

Public Relations
Geertrui Van Ooteghem
Diensthoofd
Lieve Duprez
Persverantwoordelijke

Handelsdienst
Miel Vermorgen
Directeur
Jan Vannieuwenburg
Directeur

Multidisciplinaire Cel
ir. Paul Schroé
Directeur-ingenieur

Havenkapiteinsdienst
Kapt. Alain Van Mullem
Havenkapitein-Commandant
Kapt. John Michils
Havenkapitein
Kapt. Kim Pettens
Havenkapitein

Kapt. Amedé Van Herreweghe
Havenkapitein

Technische dienst
ir. Denis Maly
Directeur-ingenieur

Afdeling elektriciteit & C.P.B.W.:
ing. Walter Maertens ⁽³⁾
Directeur
Preventieadviseur
ir. Patrice Vindevogel ⁽⁴⁾
Preventieadviseur

Afdeling mechanica:
ing. Guido Van Zandweghe
Adjunct van de Directeur

Afdeling bouwkunde:
Bart Vandepoele
Adjunct van de Directeur

Afdeling administratie & informatica:
Eddy Verstuyf
Adjunct van de Directeur
Philippe Warmoes
Adjunct van de Directeur

(1) secretariaat: Anne Glas

(2) secretariaat: Marie-Rose Van Vlaenderen

(3) tot 30 juni 2004

(4) vanaf 1 maart 2004

Maatschappelijke zetel	J	A	A	R
P. Vandammehuis	V	E	R	S
Isabellalaan 1	L	A	G	+
B - 8380 Zeebrugge	2	0	0	4



~ VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR AAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN 28 APRIL 2005

De Belgische economie presteerde sterk in 2004: de groei van het bruto binnenlands product verdubbelde tot 2,7 procent. Dit is de helft hoger dan in de eurozone. Het economisch herstel dat in het tweede semester van 2003 van start ging, zette zich door in 2004. De verbetering van het economisch klimaat deed het ondernemers- en consumentenvertrouwen toenemen. Dit ondersteunde de consumptie en de investeringen. Aan het eind van 2004 begon een groeivertraging. De hoge olieprijs, tot meer dan 50 \$ per vat, oefende een negatieve invloed uit op de gezinsbestedingen en verhoogde de kosten van de ondernemers. De dure euro ondermijnde de concurrentiekracht van de exportgerichte bedrijven. De inflatie versnelde door de forse stijging van de energieprijzen.



Containerschepen nemen voortdurend in omvang toe. Zeebrugge beschikt hiertoe over aangepaste infrastructuur.

De economie van de eurozone presteerde matig met een groei van 1,8 procent. De dure euro had een negatieve invloed op de netto-uitvoer en de consumptie steeg weinig. De ruggengraat van de Europese economie kreeg klappen. Vooral in Duitsland maar ook in Frankrijk stagneerde de economie, na eerdere veelbelovende tekenen van herstel. Groot-Brittannië daarentegen kende een heel sterk jaar. Belangrijk voor de eurozone is evenwel de toetreding van tien nieuwe lidstaten op 1 mei 2004. Met 74 miljoen nieuw toegetreden personen is Europa 's werelds grootste economische regio. Ook de euro wordt hierdoor versterkt.

Op wereldvlak was 2004 een economisch "grand cru"-jaar met een groei van de economie van 5 procent. Dit was met een het sterkste cijfer in ruim dertig jaar. Na drie zwakke tot matige jaren boekte de wereldeconomie een sterke heropleving als gevolg van een combinatie van factoren :

- Het expansief monetair en begrotingsbeleid van de American Federal Reserve en de Europese Centrale Bank
- De stijgende aandelenkoersen en woningprijzen vergrootten het vermogen van de gezinnen en stimuleerden het consumentenvertrouwen.

De Amerikaanse economie boekte in 2004 met +4% de hoogste groei sinds 1999. China was de belangrijkste motor van de wereldeconomie met een toename van 9 %. De investeringen in China namen toe met 25 %. In de ranglijst van grootste handelsnaties ter wereld stijgt China tot de derde plaats, na de Verenigde Staten en Duitsland.

Na een verrassend goed 2004 wordt 2005 wellicht een stuk moeilijker. De koers van de dollar blijft laag en de grondstoffen, olie in het bijzonder, blijven duur. De economie in de VS, China en Japan vertraagt en het ondernemersvertrouwen vermindert opnieuw. Voor een open economie als België zijn dit factoren die meer doorwegen dan in andere landen.

J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4



~ TOELICHTING BIJ DE CIJFERS

De havenactiviteit wordt gekenmerkt door groei in zowat alle sectoren. Ondernemers zijn voorzichtig optimistisch gestemd en dit drukt zich uit in investeringen en ruimte voor nieuwe projecten.

Met nieuwe diensten in de deepsea en het inzetten van de grootste containerschepen poogt men het Chinese groeiritme te volgen. Indirect hebben deze goederenstromen bijgedragen tot een bijzonder druk havenverkeer in Europa.

Ook in de shortsea ontstaan nieuwe diensten o.m. als een alternatief op het landtransport. Een Europees transportbeleid steunt actief dergelijk ondernemen.

Uiteraard is onze haven bijzonder goed uitgerust om deze beide tendensen te ondersteunen.



Bij de roll-on/roll-off-ladingen treffen we in toenemende mate containers aan.

→ Roro

De verschuivingen ingezet in 2003 hebben ook in de eerste maanden van 2004 hun sporen nagelaten.

Door het verhalen van het Ford-verkeer en het opzetten van de Rotterdam-dienst op Purfleet worden in de eerste helft van het jaar verliescijfers genoteerd op deze bestemmingen.

In de tweede helft van het jaar wordt de trend evenwel omgebogen door de sterke prestaties op andere markten. Zodoende wordt zelfs over het gehele jaar een bescheiden toename in deze sector genoteerd.

Opmerkelijk is dat de containers de helft van het ladingsaanbod uitmaken.

De bestemming Rosyth in Schotland blijft de sterkste groeier, maar ook de Humber-regio met Hull wint veld.



Dart Line, dat actief is op de Thames, beschikt over drie continentale havens: Duinkerke, Zeebrugge en Vlissingen.

Onze haven is het belangrijkste platform.

In 2004 werd een verdere en aanzienlijke toename genoteerd.

De beslissing van Dart Line tegen het jaareinde om de dienst op Duinkerke niet langer aan te houden zal het marktaandeel van onze haven verder verruimen.

Ook naar het jaareinde heeft DFDS Tor Line een dagelijkse dienst op Immingham opgestart. Het cliënteel verkrijgt een bijkomende, frequente verbinding met de Humber – een groeiregio bij uitstek.

Ook de toename op Göteborg met StoraEnso en Cobelfret is opmerkelijk. In 2004 werd bijna 3 miljoen ton aan woudproducten en marktladingen verscheept.

Aandeel van de markten in de sector

(op basis van tonnage):

	2000	2001	2002	2003	2004
Verenigd Koninkrijk	91%	85%	84%	80%	78%
Iberisch Schiereiland	1%	1%	1%	1%	1%
Scandinavië/Baltische staten	6%	10%	12%	15%	15%
Intercontinentaal	2%	3%	3%	4%	6%

De autosector heeft andermaal een meer dan bevredigende activiteit ontplooid en onze haven is wederom bevestigd als wereldleider in deze sector, met een groei in de deepsea tot 12,4 %.

→ Containers

Binnen de eenheidsladingen (78 % van de havenoverslag is roro- en containerverkeer) heeft de container een aandeel van 56 %. Niet minder dan 1.200.000 TEU of 14 miljoen ton werden behandeld.

Alle markten noteerden een toename. Met de komst van grotere schepen worden ook grotere volumes per aanloop verwerkt.

De handel met het Verre Oosten steeg met 29% en dit zowel op de diensten van Evergreen als van Cma Cgm.

J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4



De fruittrafik kende een
voornamelijke groei in 2004

In 2004 besliste Cma Cgm om onze haven in te sluiten in een nieuwe dienst: de South China Express. Dit heeft uiteraard onze positie verder versterkt.

Maar ook van en naar het Verenigd Koninkrijk zijn wekelijkse feederdiensten opgezet. Zodoende wordt het Engels cliënteel een versnelde import- en een bijkomende exportmogelijkheid geboden.

De capaciteit en frequentie worden nog verder opgevoerd om aan de toenemende vraag te voldoen.

PortConnect is op de Noordzee alsook op de Rijnvaart uitgegroeid tot een belangrijke logistieke speler met competitieve aanbiedingen rechtstreeks op onze haven. Maar ook C2C Lines, operator op Ierland, laat opmerkelijke overslagcijfers noteren.



→ Conventionele lading

De toename met 21% werd voornamelijk door de fruitsector gerealiseerd.

Ook de pulpbehandeling draagt bij tot de groei.

Binnen het European Food Center wordt gestreefd naar een verder toevoegen van diensten om de markt fijnmazig te bedienen. Een doorgedreven en totale integratie in de logistieke keten.

Het aanhouden en bewerken van lading is een bron van toegevoegde waarde en tewerkstelling.

→ Vloeibare bulk

Het achterwege blijven van LNG-lading, alsook de afname van brandstofleveringen aan boord van zeeschepen zorgden voor verliescijfers. Dit is echter van tijdelijke aard.

Met de uitbreiding op de gasterminal enerzijds, en het toeleveren van nieuwe producten anderszijds, kan op korte termijn een toename verwacht worden.

→ Vaste bulk

In deze activiteit is de bouwsector de voornaamste afnemer. Een status quo werd genoteerd.

De behandeling van granen en veevoeders vertoont een dalende trend.

→ Passagiers

In onze haven worden twee passagiersdiensten aangeboden: P&O Ferries naar Hull, in de Humber-regio, en Superfast Ferries naar Rosyth in Schotland.

Daarnaast wordt onze haven aangelopen met cruiseschepen voor het stedentoeisme. Met 40 aanlopen in 2004 zijn we terug de belangrijkste cruisehaven van Vlaanderen.

Ofschoon tal van andere mogelijkheden geboden worden om de reizigers te lokken, blijven de regelmatige lijndiensten alsook de cruiseformules het publiek aanspreken.



→ Logistiek

PortConnect zet haar expansie verder ten dienste van het havencliënteel. In 2004 werden 120.000 TEU vervoerd zowel van en naar continentale havens als naar het Verenigd Koninkrijk.

Op de binnenvaart werden initiatieven ontplooid op de Rijn en de Vlaamse waterwegen.

Met Rijsel werd een overeenkomst afgesloten en een frequente binnenvaartverbinding opgezet.

Ook via het spoor werden nieuwe verbindingen gelegd met de Duitse markt en dit zowel voor het container- als voor het conventionele vervoer.



Er werden vorig jaar in Zeebrugge 14 miljoen ton containers geladen en gelost. Een nieuw record voor de haven.

J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4



17 procent van de ladingen arriveert of vertrekt per spoor.

Het distributieplatform van papiergigant StoraEnso in de voorhaven. De terminal staat dagelijks in verbinding met Göteborg.

→ Distributie

In 2004 werden heel wat uitbreidingen gerealiseerd. De bedrijven ECS European Containers, Van der Vlist en Middlegate Europe hebben inzake opslag en kantoorfunctie capaciteiten toegevoegd in de transportzone en zijn definitief grootspelers in de distributie tussen producent en markten.

Ook Bridgestone heeft het productengamma op Zeebrugge verruimd en Tropicana draait op volle capaciteit en plant uitbreiding.

In alle sectoren, niet in het minst in de autosector, worden deeltaken in de logistieke keten tussen productie en verkoop doorgeschoven. Havens bekleden een uitstekende positie om deze activiteit te verzorgen.

Mits de gepaste infrastructuur en flexibele inzet is nog heel wat toegevoegde waarde te realiseren.



ECS European Containers
breidde uit in 2004.

→ Verwachtingen

Voor 2005 staan heel wat uitbreidingen op stapel.

StoraEnso zal de Finse lading insluiten in de Noordzeevaart. Om dit bijkomende verkeer te behandelen zal Sea-Ro Terminal in het voorjaar 2 ha loodsen aanbouwen in het Wielingendok.

In het Albert II-dok wordt de bouw van de retourkade aangevat en zal de concessie van APM Terminals het toneel zijn van heel wat voorbereidende werkzaamheden: verhardingen, kraanbalken, kantoorgebouwen, gate, onderhoudsloodsen, etc.... In 2006 vat APM Terminals immers de uitbating aan.

In de achterhaven wordt eveneens in het voorjaar aangevat met de bouw van de Toyota-kaaimuur, wat de terreinen langsheen het Zuidelijk Kanaaldok verder zal ontsluiten.

Ook Bridgestone zal in het voorjaar de derde uitbreiding aanvangen met de bouw van een loods van 2 ha. Zodoende zal het volledige productiegamma vanuit Zeebrugge verdeeld worden.

Aan hetzelfde dok zal langsheen de Bastenakenkade CTO investeren in een veelzijdige ro-ro-terminal. Deze expansie moet de autoactiviteit nieuwe mogelijkheden bieden.

In 2005 wordt gestart met de promotie van de Maritieme Logistieke Zone. Een aantal dossiers kunnen worden verwacht. Daarbij wordt distributieactiviteit opgespoord die de havenoverslag en haar cliënteel ondersteunt. Een centrum van toegevoegde waarde waar havenlading een verdere voor- of naverzorging verkrijgt.

Ook op de gastterminal in de voorhaven wordt in een vierde opslagtank geïnvesteerd. De verwachtingen zijn gunstig

en de extra opslagplaats moet aan de toenemende nood een antwoord bieden.

Omdat de vraag naar feedermogelijkheden en binnen-vaartoplossingen verder toeneemt zal PortConnect haar vloot uitbreiden.

De haven verwacht voor 2005 en 2006 een verdere groei. Nieuwe initiatieven in de shortsea ro-ro en lolo, deepsea container en ro-ro alsook de energie- en distributiesector zullen na de investeringsfase, heel wat lading duurzaam genereren.

In de achterhaven is aanzienlijke ruimte beschikbaar voor haven-gebonden distributieactiviteiten.



J	A	A	R
V	E	R	S
L	A	G	+
2	0	0	4



BELANGRIJKE GEBEURTENISSEN



PortConnect en Finnlines verzorgden samen een transport van treinstellen vanuit Frankrijk via de binnenvaart. De Alstom-treinstellen werden in Zeebrugge overgeladen op een roro-dienst van Finnlines. De nieuwe stellen waren bedoeld voor de metro in Helsinki.

LauritzenCool/Man Reefers startte begin 2004 met een **wekelijkse fruitlijn** tussen Centraal-Amerika en Europa. Vanuit Panama, Costa Rica, Colombia en de Dominicaanse Republiek worden wekelijks 2.500 à 2.700 palletten bananen en ander exotisch fruit gelost aan de gespecialiseerde fruitterminal van BNFW (Belgian New Fruit Wharf). LauritzenCool/Man Reefers zet hiervoor vier nieuwe reefer-schepen in van de Japanse rederij NYK (Nippon Yusen Kaisha). Bij de terugkeer naar Centraal-Amerika nemen de koelschepen naast reefercontainers, ook gewone containers en breakbulk mee.

Op 2 april werd een nieuw shortsea-containerschip van **C2C Lines**, de "**m/s Aquarius**", gedoopt. Het schip, dat de groeiende vrachtvolumes moet opvangen, heeft een capaciteit van 707 TEU en beschikt over 150 aansluitingen voor koelcontainers. C2C Lines, een samenwerking tussen ECS European Containers en Cobelfret, chartert het schip voor 2 jaar. De Aquarius vaart naar Waterford en Warrenpoint op het Ierse continent.

PortConnect en **Finnlines** tekenden in 2004 een vervoerscontract met fabrikant Alstom in Straatsburg om 20 grote metrostellen te vervoeren vanuit Frankrijk, via Zeebrugge naar Helsinki. De treinstellen worden in de Franse Rijnhaven Lauterbourg geladen op de m/s Deseo, die gecharterd wordt door PortConnect. In Zeebrugge worden de treinstellen gelost in het Wielingendok om dan geladen te worden op de dienst van Finnlines naar Helsinki. Het eerste transport had plaats op 13 april. Gedurende 10 maanden worden telkens twee treinstellen getransporteerd naar Helsinki. De treinstellen zijn bedoeld voor de metroverbinding tussen Helsinki en Tampere.

Het afgelopen jaar breidde stouwer **CTO** haar parkingruimte uit ten behoeve van de Vauxhall-wagens. Deze auto's, goed voor 250.000 eenheden op jaarbasis, worden vanuit de Europese productiecentra naar Zeebrugge ge-

bracht volgens een 'storage-sale-distribution'-concept. De eenheden worden in Zeebrugge gestockeerd en na bestelling worden ze verscheept naar de Britse markt.

De deepsea autocarrier **Wallenius Wilhelmsen Lines** kondigde in 2004 aan een Europees netwerk van maximum zes hubs te willen opzetten. De veertig havens die vandaag worden aangelopen in Europa moeten worden beperkt tot een minimum, als gevolg van oplopende exploitatiekosten voor de autocarriers en de geringe marges. De rederij beoogt om haar ladingen te concentreren in ondermeer de havens van Malmö, Bremerhaven, Southampton, Barcelona, Piraeus en Zeebrugge. Vervolgens zouden vanuit deze hubs, de auto's via feederdiensten naar hun eindbestemming kunnen worden gebracht.

In dit opzicht verhoogde Wallenius Wilhelmsen het afgelopen jaar al aanzienlijk de volumes in onze haven.

Halfweg 2004 startte de Franse containerrederij **Cma Cgm** met een **vierde wekelijkse Azië-dienst**. Het gaat om de South China Express (SCX-dienst). Partners voor deze dienst zijn APL en Norasia. Voor de dienst worden de 'APL Lolite', de 'APL Cyprine', de 'Norasia Atria', de 'APL Pearl', de 'Monte Olivia', de 'APL Iris' en de 'Cma Cgm Verdi' ingezet. De schepen varen op Chiwan, Hong Kong, Singapore, Salalah, Zeebrugge, Rotterdam en Hamburg met Zeebrugge als eerste aanloophaven in Europa.

Cma Cgm heeft Zeebrugge al wekelijks op het vaarschema staan voor de French Asia Line (FAL-dienst), de Sunda Express Service (Sundex) en de North China Express (NSX-dienst).

J	A	A	R
V	E	R	S
L	A	G	+
2	0	0	4



Het sterneneiland in de voorhaven werd uitgebreid tot 7 ha.

Cma Cgm startte ook de tweede loop op van haar **Irish Sea Feeder Service**, die onze haven verbindt met Duinkerke, Le Havre, Bristol (UK) en Cork in Ierland. De eerste loop vaart naar Le Havre, Liverpool en Dublin.

The Irish Sea Feeder en de North Sea Feeder Services zijn afgestemd op de Azië-diensten van Cma Cgm. De uitbouw van feederdiensten in Zeebrugge is een gevolg van het akkoord dat in 2003 werd getekend met Cma Cgm om containerladingen bestemd voor de Europese markt in Zeebrugge te concentreren.

Het **sterneneiland** in de oostelijke voorhaven werd tot 7 hectare **uitgebreid**. Teneinde de noodzakelijke harmonie tussen ecologie en economie in de haven te vrijwaren, werd in 1999 een artificieel sterneneiland aangelegd aan de oostelijke strekdam. Het schiereiland is gelegen in een zone, nabij de LNG-terminal, waar de vogels ongestoord kunnen vertoeven.

De P&O-diensten naar Hull en Middlesbrough ontsnapten in 2004 aan het saneringsplan van de Britse maatschappij P&O. Onze haven maakte immers al een herstructurering mee in het jaar 2002. Toen werden Dover en Felixstowe geschrapt.

De diensten naar **Hull** en **Middlesbrough** kennen namelijk een stijging van het vrachtvolume. Ook het aantal passagiers neemt toe. P&O Zeebrugge stelt 50 bedienden en 120 dokwerkers te werk.

P&O Ferries Zeebrugge werd dit jaar zelfs uitgeroepen tot "Beste Ferrymaatschappij van het jaar". En dit voor de zesde keer op rij.

In de Zeebrugse achterhaven kwam een **droogdok** om schepen tot 7.000 ton te kunnen droogzetten en te herstellen. Het dok meet 107 meter in de lengte en 34 meter in de breedte en heeft een binnenbreedte van 22 meter. Het dok wordt uitgebaat door Drydock Zeebrugge NV.



Drydock Zeebrugge kan schepen tot 7.000 ton droogzetten en herstellen.

In juli 2004 lanceerde Cobelfret Ferries een nieuw type **binnenvaartschip** voor het transport van nieuwe auto's van en naar de Rijnterminals, de havens van Rotterdam, Antwerpen, Vlissingen en Zeebrugge.

De "Waterway"-schepen zijn binnenschepen die ook zeewaardig zijn. De schepen zijn een ontwerp van Cobelfret zelf en zijn bedoeld voor het estuair transport van rooreenheden, zoals trailers en nieuwe wagens. De schepen zijn 110 meter lang, 12,5 meter breed en hebben een diepgang van 3,5 meter. Ze tellen 5 dekken waarvan er twee verstelbaar zijn. In totaal kunnen gemiddeld 500 eenheden aan boord.



Op 20 oktober legde het bulkschip “m/s Premium do Brasil” aan aan de OCHZ-containerterminal in de voorhaven. Het bulkschip loste 158 40’-containers voor rekening van de deepsearederij Cma Cgm, om nadien geladen te worden op een Azië-dienst. De **Premium do Brasil**, alsook de **Carlos Fischer**, voeren vanuit Brazilië en Florida verse

fruitsappen in voor de verpakkingseenheid van Tropicana in de Zeebrugse achterhaven.

Deze moderne bulkschepen werden zo gebouwd dat zij containerladingen aan dek kunnen stapelen. Vanaf nu kunnen dus containerladingen geboekt worden voor de dienst tussen Zeebrugge en Santos in Brazilië.

De Tropicana-fruitsapschepen kunnen containers als deklading hebben. Die worden bij aankomst eerst gelost aan de OCHZ-containerterminal in de voorhaven.



Cobelfret heeft een nieuw type binnenvaartschip ontworpen voor het transport van nieuwe wagens.

J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4



Het aantal roro-diensten
naar Zuid-Europese
havens neemt toe.

Met goedkeuring van de Raad van Bestuur van 15 december tekende het Zeebrugse Havenbestuur een concessie-overeenkomst met **APM Terminals**. De Deense operator werd een concessie toegewezen voor de uitbating van een containerterminal aan het Albert II-dok Zuid. De eerste containers zullen er behandeld worden in het jaar 2006.

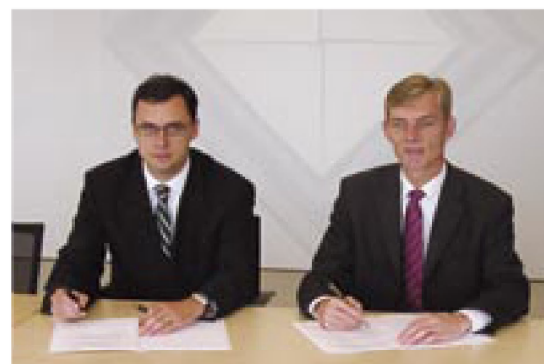
Het Havenbestuur nam haar beslissing op basis van het investeringsengagement van APMT en de mogelijkheden om de containertrafiek in Zeebrugge te doen groeien. De operator baseerde zich op de gunstige geografische ligging van Zeebrugge, de waterdiepte en de goede intermodale hinterlandverbindingen.

APM Terminals heeft zijn hoofdzetel in Den Haag en is onderdeel van de Deense groep A.P. Møller-Maersk. De operator startte haar activiteiten in 1975 en behandelt vandaag wereldwijd een jaarlijks volume van 22,3 miljoen TEU en baat 35 terminals uit. De haven van Zeebrugge zal de zevende locatie in Europa worden waar de groep haar kranen zal neerzetten. De terminal in Zeebrugge wordt een 'common user terminal' met een terminalcapaciteit van 2 miljoen TEU.

Tijdens het werkbezoek van Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, Kris Peeters op 1 december, werden onder meer financiële verbintenissen aangegaan voor de uitbouw van de voorhaven.

In 2004 startten de voorbereidende werken voor de bouw van de **vierde gastank** voor de LNG-terminal van **Fluxys**. De geplande uitbreiding betekent dat in de toekomst jaarlijks 110 schepen in plaats van de huidige 60 schepen zouden kunnen aanleggen.

In het najaar van 2005 beginnen dan de werkzaamheden voor de bouw. Er zullen voor de bouw van de nieuwe installatie 300 werknemers ingezet worden.



Op 14 oktober 2004 ondertekenden Joachim Coens van het Zeebrugse Havenbestuur en Peder Søndergaard van APM Terminals een intentieverklaring voor de uitbating van een containerterminal aan het Albert II-dok Zuid.



De **kiwiloods** van BNFV werd dit jaar **uitgebreid**. De haven van Zeebrugge is officiële verdeler van de Zespri-kiwi's. Het samenwerkingsakkoord werd opnieuw voor vijf jaar verlengd.

Vanuit Nieuw-Zeeland worden niet alleen kiwi's, maar ook aanzienlijke ladingen lamsvlees ingevoerd en bewaard bij Flanders Cold Center (FCC).

Betonbedrijf **Hanson Aggregates** bouwde afgelopen jaar een nieuwe betoncentrale in Zeebrugge, waardoor de productie kan worden verdubbeld. Hanson maakt stortklaar beton en verhandelt granulaten, zoals zand, grind en steenslag. De sturing van de betoncentrale is volledig geautomatiseerd.

In de **Transportzone** gingen een aantal bedrijven over tot expansie zoals Middlegate Europe en ECS European Containers.

De groep Van der Vlist is een nieuwkomer in de Transportzone. Het bedrijf stockeert en verdeelt via zeetransport projectladingen, zoals bulldozers, tractoren, graafmachines, kipauto's enz.

De verdere concentratie van roro-diensten naar Zuid-Europa zette zich verder in 2004. Zo startte de Spaanse shortsearaderij **Flota Suardiaz** een nieuwe dienst die de haven van Zeebrugge wekelijks verbindt met Bilbao en Santander in Noord-Spanje voor de import en export van nieuwe wagens. Hiertoe wordt de "m/s Roline" ingezet met een laadcapaciteit van 670 auto's. Op jaarbasis zal het volume ongeveer 80.000 eenheden bedragen. Initieel zouden enkel nieuwe wagens worden verscheept, maar op termijn zouden ook trailers de lading kunnen uitmaken.

Vorig jaar startte in Zwankendamme de afbraak van **Carcoke** langsheen het Boudewijnkanaal. Na de sloping van de voormalige cokesfabriek zal de site gesaneerd worden en een nieuwe bestemming krijgen.

In 2004 werd de haven van **Zeebrugge** door de Amerikaanse autoriteiten erkend als een **"CSI port"**. CSI staat voor Container Security Initiative. Het betreft een Amerikaans veiligheidsplan tegen terrorisme waarbij in de haven van export containers die naar de Verenigde Staten moeten worden verscheept, eerst gescreend worden op verdachte lading. Zo willen de Verenigde Staten hun 'veilige zone' uitbreiden. De controle wordt uitgevoerd door Belgische douaniers op aanwijzing van hun Amerikaanse collega's die in ons land zijn gestationeerd.

De haven van Zeebrugge is dus erkend als een veilige haven, wat een belangrijk competitief voordeel inhoudt.

HesseNoord Natie nam in 2004 de activa over van OCHZ of Ocean Container Terminal HNN Zeebrugge. Zodoende werd ook het economisch samenwerkingsverband tussen Hessenatie en de NMBS-dochter Inter Ferry Boats (IFB) ontbonden.

De terminal van **StoraEnso** staat sinds 1 november dagelijks in verbinding met Keulen dankzij een nieuwe spoorshuttle. De Belgische spooroperator **Dillen & Lejeune Cargo** (DLC) heeft een vergunning voor deze tractie. Dagelijks gaat het om 22 wagons of een volume van 1.500 ton woudproducten die richting Duitsland rijden. Vanuit Keulen worden de wagons via andere operatoren naar hun eindbestemming gebracht. Er gaan daarvan ook wagons naar Italië. Het contract met DLC loopt voor één jaar en is verlengbaar.

J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4

PROMOTIE-INITIATIEVEN

Op 4 en 5 maart werden **havenpromotiedagen** georganiseerd in **Londen**. Het Verenigd Koninkrijk blijft de belangrijkste handelspartner van onze haven. Naar de industriële regio rond Londen, varen er vandaag al zeven dagelijkse diensten die 500.000 vrachteenheden vervoeren op jaar-basis.

Op 10 en 11 maart namen we deel aan de internationale transportbeurs in Parijs, **SITL**, Semaine Internationale du Transport et de la Logistique.

Het Havenbestuur en APZI (Association Port of Zeebrugge Interests) hielden op 21 april een informatieronde in **Praag**. Het Havenbestuur promootte vooral de Maritieme Logistieke Zone in de Zeebrugse achterhaven. Distributie vanuit Zeebrugge is ideaal omwille van de brede waaier van verschepingsmogelijkheden en de goede hinterland-verbindingen. Vanuit Zeebrugge kan immers de gehele Britse markt bediend worden. Ook Noord- en Zuid-Europa liggen binnen bereik.

Van 4 tot 6 mei trok Zeebrugge naar TLS Transport Logistics & Supply Chain in Boedapest in Hongarije.

De Zeebrugse havengemeenschap was vertegenwoordigd op de **RoRo Conference** in **Göteborg**, die liep van 25 tot 27 mei.

In Brazilië had een transportgebeuren plaats in de haven van **Sao Paulo** van 2 tot 4 juni.

Op 2 tot 5 november had een handelsmissie plaats naar **Indië**.

Van 22 tot 26 november nam het Havenbestuur deel aan de **Prinselijke handelsmissie** naar de **Volksrepubliek China**. De trafieken van en naar het Verre Oosten kennen een sterke groei. De haven van Zeebrugge staat dan ook wekelijks in verbinding met het Verre Oosten via verscheidene intercontinentale diensten.

Ook bracht Zeebrugge afgelopen jaar een bezoek aan haar zusterhavens Tianjin in China en Hakata in Japan.

Met deze havens hebben wij een samenwerkingsakkoord, net zoals met de havens van Chennai-Ennore (Indië), Tallinn-Muuga (Estland), Setubal (Portugal) en Göteborg (Zweden).

~ DIPLOMATIEKE EN COMMERCIËLE BEZOEKEN

Op 18 maart bracht de Vlaamse Minister van Mobiliteit, de heer **Gilbert Bossuyt**, een bezoek aan de werken in het **Albert II-dok** in de westelijke voorhaven. Het dok wordt op dit ogenblik uitgebouwd ten behoeve van de groeiende containertrafieken. De havenautoriteiten en de Minister hebben tijdens dit bezoek het economisch belang onderlijnd van dit dok. De economische uitbouw van Zeebrugge gebeurt niet zonder het ecologisch evenwicht in de haven voor ogen te houden. Daarom werd het kunstmatige sterneneiland in de oostelijke voorhaven uitgebreid tot een oppervlakte van 7 hectare. Ook hier bracht Minister Bossuyt een bezoek. Het eiland wordt vandaag al bewoond door duizenden grote sterren, dwergsterren en visdiefjes.

Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, de heer **Kris Peeters** kwam op 1 december naar onze haven. Voor de uitbouw van de Zeebrugse voor- en achterhaven en de weg- en spoorontsluiting, werden een aantal financiële verbintenissen aangegaan door de Minister. Vooral het Albert II-dok in de voorhaven dient snel afgewerkt te zijn, want de eerste containers worden aldaar in 2006 verwacht. Minister Peeters beloofde ook budgetten te voorzien voor de onderhoudsbaggerwerken in de toegangsgeul.



Verder ontving het Havenbestuur volgende delegaties :

- Op 11 februari ontvingen wij de Amabassadeur van Griekenland, Z.E. de heer I. Corantis.
- Op 5 maart was een delegatie van de haven van Thessaloniki te gast in Zeebrugge.
- Op 19 maart ontving het Havenbestuur een delegatie van de haven van Dubai.
- Op 30 maart kwam de haven van Tianjin op bezoek. Zeebrugge heeft met deze haven sinds 1997 een samenwerkingsakkoord.
- De haven van Zeebrugge ontving op 14 mei de Zaakgelastigde van de Verenigde Staten, mevrouw B. Schoonover.
- De Transportminister van Singapore, de heer Y.C. Tong, bezocht op 10 mei onze haven.
- De haven van Helsinki bracht een bezoek aan Zeebrugge op 17 mei.
- Op 7 juni waren wij gastheer voor de Britse Ambassadeur, Z.E. de heer R. Kinchen.
- De Ambassadeur van Japan, Z.E. de heer S. Naito, bezocht ons op 26 juni.
- De Minister van Transport van Benin, de heer A. Akobi, alsook de Ambassadeur van Benin, Z.E. de heer E. Hinvi, waren op 8 juni te gast in Zeebrugge.
- Op 28 juli was de Braziliaanse Ambassadeur, Z.E. de heer J. Moscardo, te gast in de haven van Zeebrugge.
- Op 12 augustus ontmoetten wij de haven van Aalborg [Denemarken].
- Op 19 augustus ontmoette Zeebrugge de Schotse Minister van Transport, de heer N. Stephen.
- Op 26 augustus kwam de haven van Dalian [China].
- De Ambassadeur van Nederland, Z.E. de heer R.S. Bekink, ontmoette het Havenbestuur en de Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen, de heer P. Breyne, op 5 november.

J A A R
V E R S
L A E +
2 0 C 4



 SCHEEPVAART



ZEE SCHEEPVAART

→ 1. Algemeen overzicht

	2004	2003	verschil	%
aantal schepen	7.847	8.128	-281	-3,5%
tonnenmaat (bt)	74.635.779	72.234.644	+2.401.135	3,3%
goederenverkeer (in ton)				
→				
aanvoer	16.162.977	15.977.729	+185.248	1,2%
afvoer	15.631.447	14.592.245	+1.039.202	7,1%
totaal	31.794.424	30.569.974	+1.224.450	4,0%
passagiers				
→				
ontscheept	324.684	337.286	-12.602	-3,7%
ingescheept	325.160	336.867	-11.707	-3,5%
totaal	649.844	674.153	-24.309	-3,6%
voertuigen (eenheden)				
→				
1. toeristisch verkeer				
aanvoer	51.125	51.529	-404	-0,8%
afvoer	52.068	50.878	+1.190	2,3%
totaal	103.193	102.407	+786	0,8%
2. commercieel verkeer				
2.1. vrachtwagens				
aanvoer	421.806	419.650	+2.156	0,5%
afvoer	472.891	462.003	+10.888	2,4%
totaal	894.697	881.653	+13.044	1,5%
2.2. nieuwe wagens				
aanvoer	770.151	689.527	+80.624	11,7%
afvoer	940.338	888.091	+52.247	5,9%
totaal	1.710.489	1.577.618	+132.871	8,4%
containers				
→				
eenheden				
aanvoer	335.420	285.332	+50.088	17,6%
afvoer	385.020	325.505	+59.515	18,3%
totaal	720.440	610.837	+109.603	17,9%
teu (20-voet-containers)				
aanvoer	557.943	473.137	+84.806	17,9%
afvoer	638.812	539.535	+99.277	18,4%
totaal	1.196.755	1.012.672	+184.083	18,2%

J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4



ZEESCHEEPVAART

→ 2. Samenstelling van het goederenverkeer (in ton)

	aanvoer		afvoer		totaal		%	verschil
	2004	2003	2004	2003	2004	2003		
stukgoederen	11.097.907	10.400.283	14.813.955	13.639.122	25.911.862	24.039.405	7,8%	1.872.457
→								
roll-on/roll-off	4.517.436	4.598.499	6.580.055	6.508.522	11.097.491	11.107.021	-0,1%	-9.530
containers	5.936.964	5.257.457	8.075.205	7.013.809	14.012.169	12.271.266	14,2%	1.740.903
intra-Europees	4.664.929	4.149.920	5.632.384	5.073.420	10.297.313	9.223.340	11,6%	1.073.973
intercontinentaal	1.272.035	1.107.537	2.442.821	1.940.389	3.714.856	3.047.926	21,9%	666.930
andere	643.507	544.327	158.695	116.791	802.202	661.118	21,3%	141.084
vloeibare producten	3.501.268	3.962.122	785.182	907.010	4.286.450	4.869.132	-12,0%	-582.682
→								
aardgas	2.197.935	2.472.042	53.501	0	2.251.436	2.472.042	-8,9%	-220.606
geraffineerde	1.116.713	1.338.643	716.160	884.769	1.832.873	2.223.412	-17,6%	-390.539
olieproducten								
andere	186.620	151.437	15.521	22.241	202.141	173.678	16,4%	28.463
stortgoederen	1.563.802	1.615.324	32.310	46.113	1.596.112	1.661.437	-3,9%	-65.325
→								
kolen en cokes	30.981	28.298	0	0	30.981	28.298	9,5%	2.683
bouwmaterialen	1.454.070	1.481.563	5.351	1.592	1.459.421	1.483.155	-1,6%	-23.734
andere	78.751	105.463	26.959	44.521	105.710	149.984	-29,5%	-44.274
algemeen totaal	16.162.977	15.977.729	15.631.447	14.592.245	31.794.424	30.569.974	4,0%	1.224.450



ZEESCHEEPVAART

→ 3. Modal split van het maritiem verkeer (in 1000 ton)

	transshipment feeder	zee-Rijn barge	binnenvaart	spoor	weg	pijpleiding	totaal
roro	60	24	0	475	10.539	0	11.098
containers	956	148	108	5.059	7.741	0	14.012
stukgoed	2	0	186	10	604	0	802
vloeibare bulk	1.463	0	2	0	570	2.251	4.286
droge bulk	0	0	59	8	1.529	0	1.596
totaal	2.481	172	355	5.552	20.983	2.251	31.794
% totaal	8 %	1 %	1 %	17 %	66 %	7 %	
% hinterlandverkeer	-	1 %	1 %	19 %	72 %	8 %	
roro	1%	0%	0%	4%	95%	0%	100%
containers	7%	1%	1%	36%	55%	0%	100%
stukgoed	0%	0%	23%	1%	75%	0%	100%
vloeibare bulk	34%	0%	0%	0%	13%	53%	100%
droge bulk	0%	0%	4%	1%	96%	0%	100%
totaal	8%	1%	1%	17%	66%	7%	100%

raming, excl. stockvorming

→ 4. Herkomst en bestemming per werelddeel (in ton)

	in	%	uit	%	totaal	%
	16.162.977		15.631.447		31.794.424	
Afrika	2.209.052	14%	368.381	2%	2.577.433	8%
Amerika	471.381	3%	563.544	4%	1.034.925	3%
Azië	1.473.671	9%	2.169.463	14%	3.643.134	11%
Europa	10.232.979	63%	11.689.371	75%	21.922.350	69%
Oceanië	303.141	2%	126.515	1%	429.656	1%
Zee	1.472.753	9%	714.173	5%	2.186.926	7%

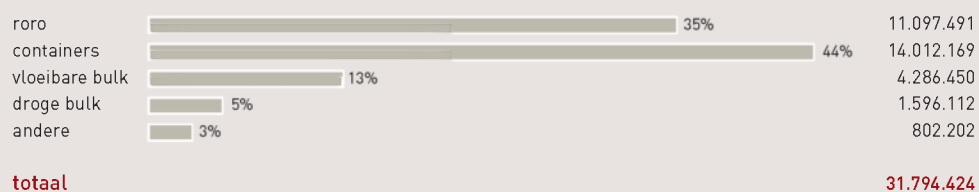
BINNENSCHIEPVAART

	2004		2003		verschil		%
aantal schepen	1.152		953		+199		
goederenverkeer							
(in ton)							
	aanvoer		afvoer		totaal		
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	
totaal	308.035	266.989	285.005	240.683	593.040	507.672	85.368 16,8%

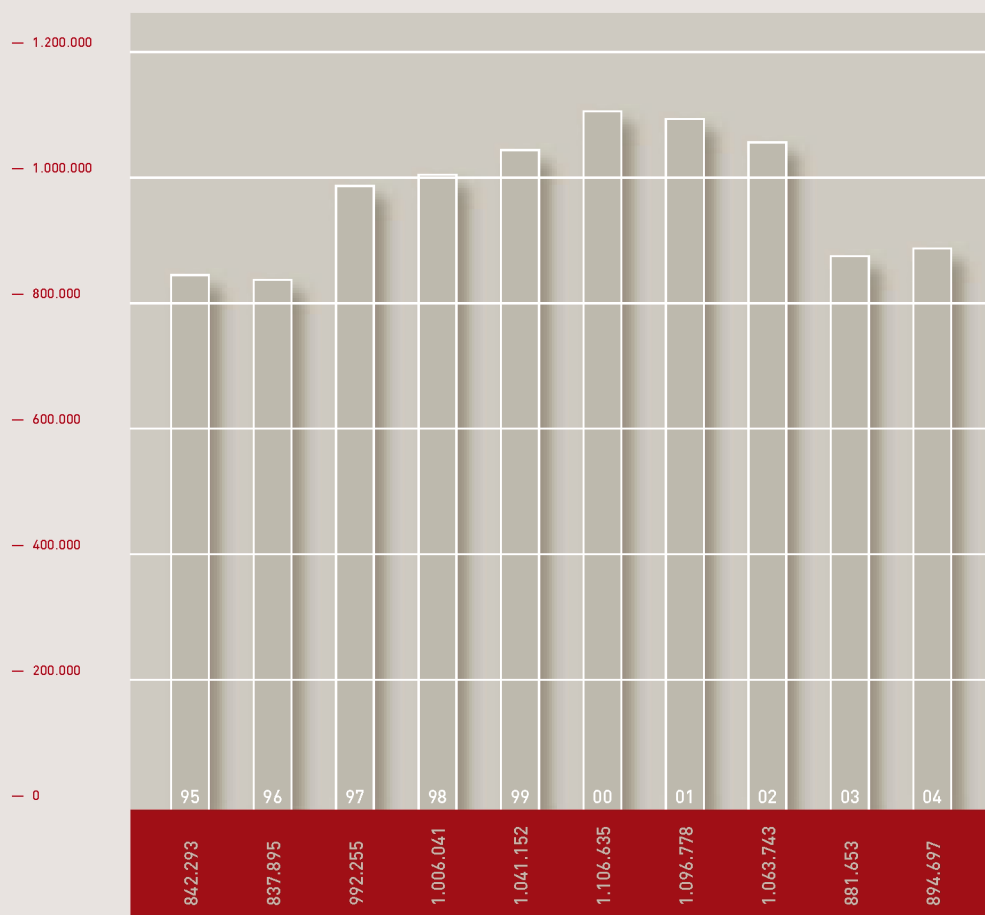
J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4

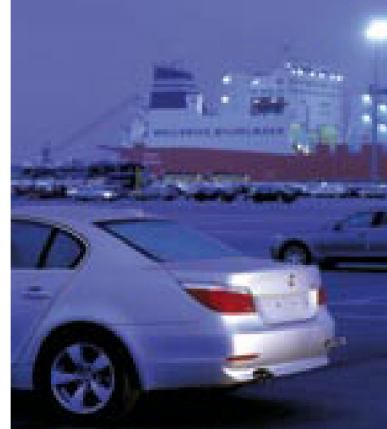


GOEDERENVERKEER PER SECTOR

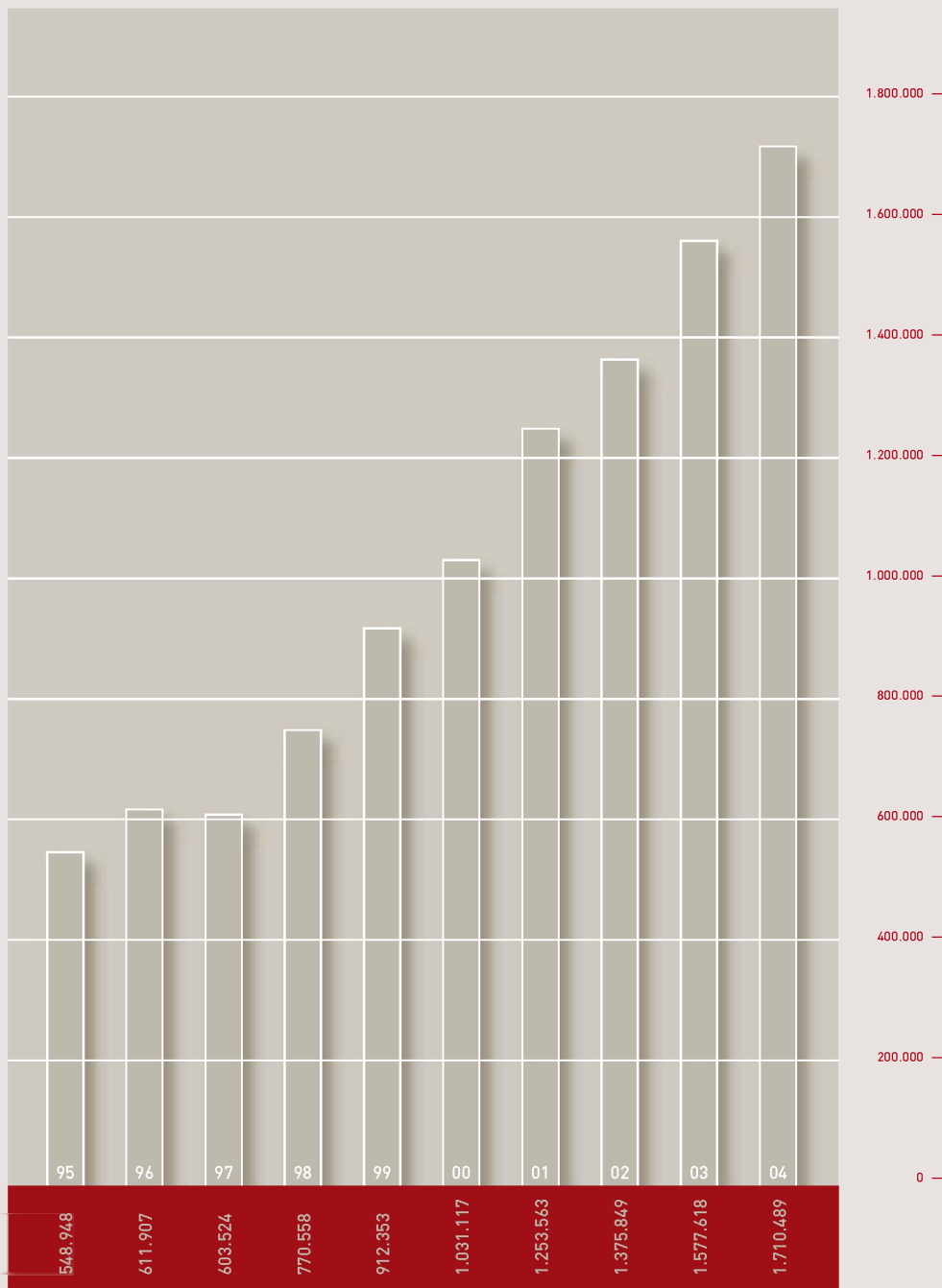


VRACHTWAGENS (eenheden)





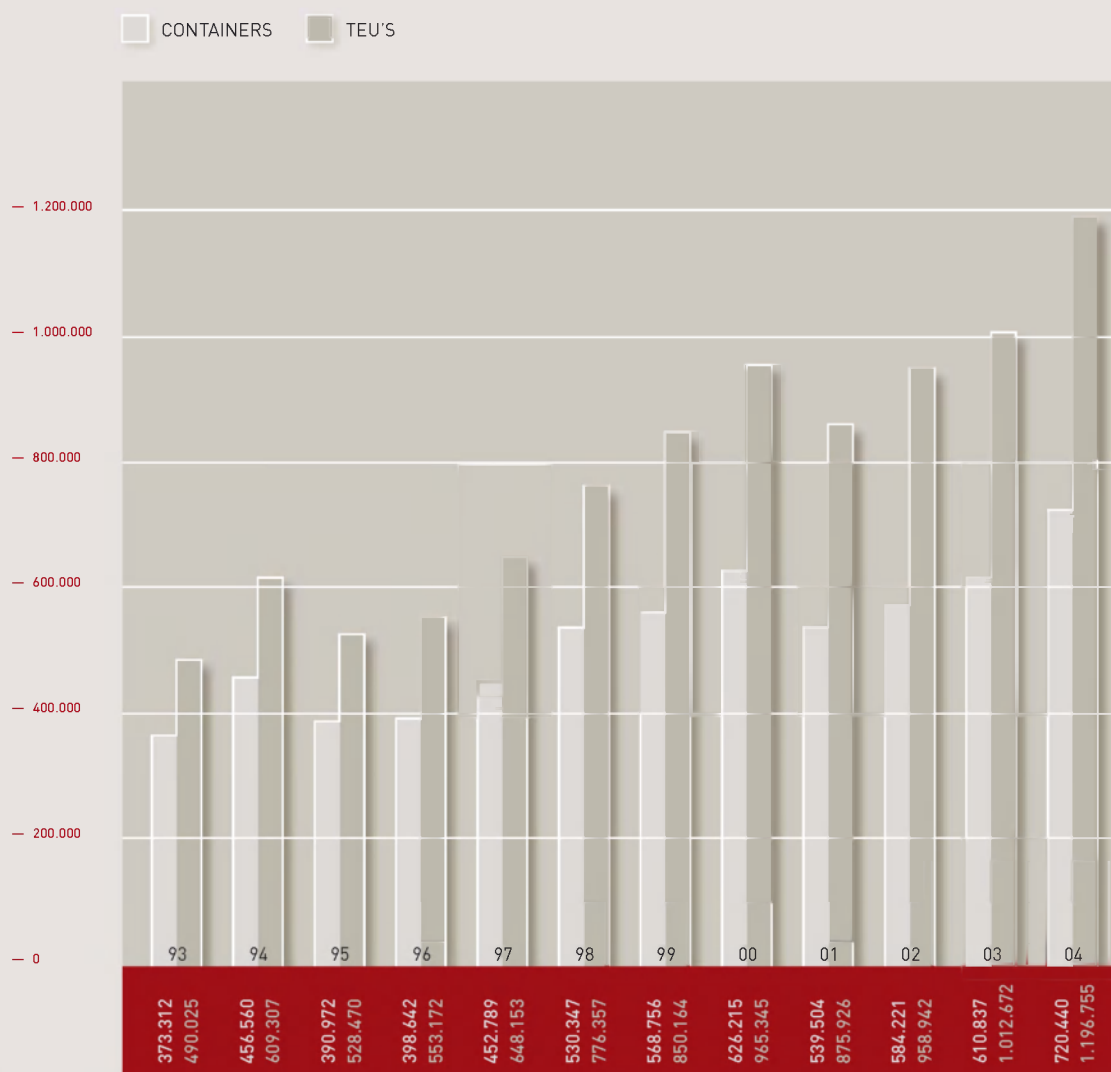
NIEUWE WAGENS (eenheden)



J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4



CONTAINERVERKEER (eenheden)



FINANCIEEL OVERZICHT

Tijdens het boekjaar werd voor een totaal van € 11.730.014 investeringen in materieel vaste activa, vnl. kaaien en dokken, uitgevoerd. Het balanstotaal neemt toe dankzij de verkregen opbrengsten, zijnde de tussenkomsten in de exploitatie en het onderhoud van de havenkapiteindienst en de sluizen. Aan passivazijde neemt het eigen vermogen toe dankzij het resultaat. De financiële en andere schulden verminderen. Het bedrijfsresultaat ligt hoger dan vorig jaar. De inkomsten van scheepvaartrechten en concessies nemen toe als gevolg van de trafiektoename. De tussenkomst in de exploitatie en het onderhoud van de sluizen werd voor het eerst opgenomen. De kosten voor onderhoud zijn afgenomen. Als diverse uitgave werd vorig jaar een kost geboekt in het kader van een belangrijke dading. Zijn evenwel gestegen de kosten voor personeel en de afschrijvingen. Een belangrijke voorziening werd vorig jaar teruggenomen; dit jaar is een voorziening opgebouwd, vnl. m.b.t. een uitstapregeling voor het personeel en een belangrijke tussenkomst in milieucompensatie in het kader van de Europese vogelrichtlijn.

In het financieel resultaat is het verschil te verklaren door een minderopbrengst uit financiële vaste activa. Het uitzonderlijk resultaat werd vorig jaar bepaald door realisatie van meerwaarde op vaste activa en het afhandelen van geschillen. Dit jaar bestaat het uitzonderlijk resultaat vnl. uit opbrengsten m.b.t. de exploitatie en het onderhoud van de sluizen gedurende vorige boekjaren. Als gevolg van bovenstaande neemt de netto- en de bedrijfscashflow toe.

Voorgesteld wordt het resultaat van het boekjaar als volgt aan te wenden:

€ 589.033,55	naar de wettelijke reserve
€ 11.191.637,54	naar de diverse reserves

€ 11.780.671,09	

Wij verzoeken de voorgelegde rekeningen goed te keuren en kwijting te verlenen aan de bestuurders en de commissaris in functie van de uitoefening van hun mandaat.

De vennootschap heeft geen activiteiten ontwikkeld op het gebied van onderzoek en ontwikkeling. Sinds de afsluiting van het boekjaar hebben er zich geen belangrijke gebeurtenissen voorgedaan die een invloed kunnen hebben op de jaarrekening, evenmin als er omstandigheden zijn die van belangrijke invloed zijn op de toekomstige ontwikkeling van de vennootschap. Hedgingactiviteiten ontbreken in de vennootschap; risico's m.b.t. prijzen, kredieten, liquiditeit en kasstromen staan continu onder de nodige controles. De erelonen voor de commissaris in het kader van het nazicht van de enkelvoudige en geconsolideerde jaarrekening zijn conform de beslissing van de Algemene Vergadering. Aan de commissaris werd een bijkomende vergoeding toegekend voor aanvullende prestaties in het kader van certificering van uitgaande facturatie. Rechtspersonen met wie de commissaris beroepshalve in samenwerkingsverband staat, ontvingen een ereloon in het kader van een fiscaal advies. Samen betreft het een bedrag van € 8.842.

In EUR	2004	2003
Materiële vaste activa	196.837.459	194.811.871
Financiële vaste activa	2.237.232	2.244.793
Vlottende activa	27.993.626	20.786.123
Totaal activa	227.068.317	217.842.787
Eigen vermogen	184.318.769	171.814.884
Voorzieningen	3.026.345	165.770
Financiële schulden	27.000.871	29.606.475
Andere schulden	12.722.333	16.255.658
Totaal passiva	227.068.317	217.842.787
Bedrijfsresultaat	4.080.197	1.208.420
Financieel resultaat	3.219.029	3.673.200
Uitzonderlijk resultaat	4.499.023	2.313.246
Belastingen	-17.578	-134.586
Totaal resultaat	11.780.671	7.060.280
Bedrijfscashflow	12.099.433	2.941.250
Netto cashflow	19.799.907	8.793.110

J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4



MILIEU

Op milieuvlak zal het jaar 2004 gekenmerkt blijven als het jaar van de grote doorbraak inzake de vestiging van broedende stern en op het sterneneiland in de oostelijke voorhaven. In het voorjaar van 2004 werd het schiereiland nog aan een grondige opknapbeurt onderworpen in samenwerking met de Vlaamse overheid, waarbij ook de oppervlakte van het eiland werd verruimd tot ca. 7 ha. Het broedseizoen werd een daverend succes: niet minder dan 4.067 koppels grote stern en, 1.832 koppels visdiefjes, 138 koppels dwergstern en 680 koppels kokmeeuwen kwamen op het sterneneiland broeden. Ook het broedsucces (overlevende jongen) was hoger als gevolg van het ontbreken van predatoren door de geïsoleerde ligging van het eiland.

Op 27 mei kwam de Vlaamse Minister van Mobiliteit Gilbert Bossuyt een kijkje nemen op dit eiland. Op korte termijn zal dit eiland verder uitgebreid worden om zeker een afdoende areaal van geschikte broedplaatsen voor deze beschermde soorten te voorzien. De Vlaamse overheid overweegt momenteel, op vraag van diverse natuurbehoudsorganisaties het sternenschiereiland en de Baai van Heist aan te duiden als Speciale Beschermingszone in het kader van de Europese Vogelrichtlijn. Het afgelopen jaar was het vijfde broedseizoen op dit kunstmatig eiland, dat werd afgewerkt met schelpen ter hoogte van de hoogwaterlijn en met vegetatiebeplantingen in de nabijheid van de havendam. De eerste werken voor de aanleg van dit eiland gebeurden in het voorjaar van 2000.

In samenwerking met de stad Brugge, de provincie en Vlaamse Overheid werd een project uitgewerkt om de leefbaarheid van het Zeebrugse dorp te versterken. Het is de opzet om op beschikbare gronden geluids- en groenschermen aan te leggen. Voor dit project werden ook Europese subsidies aangevraagd. Om een goede afstemming te bekomen met de lokale bewoners werd een inspraakvergadering gehouden waarbij het project voorgesteld werd en eerste reacties terzake verzameld werden. De inspraak van de inwoners zal via een specifieke bevraging verder uitgebreid worden zodat het project verder kan verfijnd worden en de uitvoering op het terrein kan starten.

In het najaar werd gestart met de reinigings- en afbraakwerken van de oude cokesfabriek van Carcoke in voorbereiding van de bodemsaneringswerken. Carcoke Zeebrugge werd opgericht in 1902 en was operationeel tot 1996. Het bedrijf op het 14 ha grote terrein zette jaarlijks 400.000 ton kolen om tot cokes voor de staalnijverheid. Gedurende deze periode werd echter ook de bodem van het terrein sterk verontreinigd en is sanering van het terrein noodzakelijk. Na de sanering zullen de terreinen weer ingezet kunnen worden voor havenactiviteiten. De duur van de saneringswerken zal echter enkele jaren in beslag nemen.

In de havenzone Brugge werden 7 nieuwe windmolens opgericht, elk met een vermogen van 1,8 MW en 120 m hoog. Het havengebied van Brugge-Zeebrugge blijft hiermee de belangrijkste locatie in België inzake de opwekking van windenergie.

Om de verdere uitbouw van het Zuidelijk Kanaaldok in de achterhaven te kunnen bespoedigen, had het Havenbestuur in 2003 een deelproject-MER voor de bouw van een kaaimuur in de oostelijke oever van dit dok afgerond en ingediend. Dit milieu-effecten-rapport werd slechts in 2004 conform verklaard. Intussen werd ook de noodzakelijke stedenbouwkundige vergunning bekomen om de bouw van deze kaaimuur aan te vatten.

De betrokken terreinen liggen volledig in de gecompenseerde zone van het besluit van de Vlaamse Regering van 17/07/2000, waarbij een gedeelte van het vogelrichtlijngebied werd gecompenseerd en opgeheven. De bespreking en besluitvorming met betrekking tot de inrichtingsmaatregelen in de compensatiegebieden, zoals gebeurd is voor het Deurganckdok in Antwerpen, werden echter niet meer afgerond door de vorige Vlaamse Regering. De huidige Vlaamse Regering buigt zich momenteel over dit dossier zodat de nodige beslissingen genomen worden om tot implementatie van de maatregelen over te kunnen gaan.

J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4



~ VEILIGHEID

Het thema veiligheid in Zeebrugge werd in 2004 vooral zichtbaar rond "beveiliging". De ISPS-Code is sinds 1 juli 2004 van kracht. Voor havenfaciliteiten werd de Code ingevoerd middels een EU-verordening, voor de schepen middels een wijziging in de Solas-wetgeving.



Zeebrugge telt 29 havenfaciliteiten ingedeeld in de categorieën bulk, bulkvoeding, voeding, seveso, roro, ferry, container en overige. De verplichte maatregelen zijn immers afhankelijk van de lokale dreiging en activiteiten. De havenfaciliteiten hebben er allemaal voor gekozen om de ISPS te implementeren voor de ganse terminal met in het achterhoofd de volgende stap van de wetgeving die de beveiliging van het hele havengebied zal opleggen. De inspanningen die hiervoor geleverd werden zijn afhankelijk per havenfaciliteit.

Elke havenfaciliteit heeft een Port Facility Security Officer die verantwoordelijk is voor de opvolging van de ISPS. De havenfaciliteit heeft een Port Facility Security Plan opgesteld waarin vóóraf de maatregelen en middelen zijn uitgedacht ingeval er zich een beveiligingsincident voordoet. De inhoud van dit plan wordt gecontroleerd door een Lokaal Comité voor de Beveiliging van Havenfaciliteiten en goedgekeurd door het Federaal Comité voor de Beveiliging van Havenfaciliteiten.

Schepen hebben dezelfde verplichtingen maar worden gecontroleerd en gecertificeerd door de vlaggestaat. De inhoud van het Ship Security Plan en Port Facility Security Plan zijn beiden vertrouwelijk en worden niet gecommuniceerd.

Schepen melden 24 uur vóóraf of uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven hun 10 laatste havenfaciliteiten, het veiligheidsniveau waarin ze werken, hun ISPS-certificaat en eventuele opmerkingen. Indien een schip aan een havenfaciliteit gemeerd is kunnen de verantwoordelijken voor de beveiliging (PFSO en SSO) met elkaar in communicatie komen, ze moeten dat doen indien één van beiden in een ander veiligheidsniveau werkt. Men stelt dan samen een Veiligheidsverklaring of Declaration of Security op die in een checklist overloopt wie welke taken op zich zal nemen en in welke mate men assistentie van elkaar nodig heeft. De verhoging van niveau wordt beslist door de vlaggestaat of regering van het betreffende land, de reden ervan hoeft niet doorgegeven te worden.

Zelfs vóór de invoering van ISPS hadden een aantal havenfaciliteiten een ver doorgevoerde toegangscontrole. Zo zijn er ondermeer hearbeatdetectors, een mobiele scanner, CO₂ detectors, bewakingscamera's en degelijke verlichting van de terreinen.

Intussen zijn bijna alle terminals in Zeebrugge "verstevigde vestigingen", waar nieuwsgierige kijkers nog moeilijk doorgang vinden. Hoewel er geen normen zijn, hebben de havenfaciliteiten geen halve maatregelen genomen. Dubbele hekwerken, schrikdraadbeveiliging, prikkeldraad, bewegingsdetectoren, camera's en dergelijke. Bevoegde instanties controleren de waakzaamheid op toegangscontrole dan ook regelmatig.

Zeebrugge prijkt sinds 14 mei 2004 op de lijst van CSI ports. Zeebrugge is na Antwerpen de tweede Belgische zeehaven op een lijst van slechts vierendertig werelddhavens die de Amerikaanse regering nu als "veilig" bestempeld heeft.

Amerikaanse douaniers werken samen met de Belgische om verdachte containers met bestemming Verenigde Staten op te sporen en te onderzoeken. Men richt zich hier op 4 basiselementen :

- Verzamelen van inlichtingen en automatische informatie
- Pre-screening
- Gebruik van detectietechnologie
- Gebruik van smart tamper-evident containers

Hoewel het CSI-project in eerste instantie te maken heeft met veiligheid heeft het ook een commerciële weerslag. De containers uit de "secure ports" krijgen voorrang bij het binnenkomen in de VS.

J	A	A	R
V	E	R	S
L	A	G	+
2	0	0	4



WERKEN EN UITRUSTINGEN

IN 2004 UITGEVOERDE EN IN UITVOERING
ZIJNDE WERKEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

A. Werken uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Gewest

Herstel van de oevers van het Verbindingsdok in de achterhaven in Zeebrugge.

Aannemer: NV HYE uit Burcht

Bedrag van de werken: € 600.000

B. Werken uitgevoerd door de MBZ nv met subsidie vanwege het Vlaams Gewest

1. De werken voor het afwerken van het uiteinde van het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven in Zeebrugge werden opgeleverd.

- 1.1. Bouwen van 225 m kaaimuur

Aannemer: MBG nv

Bedrag van de werken: € 1.669.518

- 1.2. Uitvoeren van de baggerwerken voor de kaaimuur

Aannemer: Decloedt nv

Bedrag van de werken: € 932.404

2. Werken aan het Wielingendok en het Albert II-dok

- 2.1. In de westelijke voorhaven werden de werken beëindigd voor de bouw van de kaaimuren in het Wielingendok (657m) en in het Albert II-dok (440m).

Aannemer : Van Laere nv

Totaal bedrag van de werken: € 45.274.210

- 2.2. De terreinen aan de noordzijde van het Albert II-dok werden verder opgehoogd.

Aannemer: TV Noordzee & Kust

Bedrag van de werken: € 4.188.901



De westelijke voorhaven met zicht op de Leopold II-dam en het Albert II-dok.

- 2.3. De technische controle en de algemene coördinatie van de veiligheid op de werven in de westelijke voorhaven werden verder uitgevoerd door SECO cv.

Bedrag van de werken: € 427.960

- 2.4. De werken voor de realisatie van het dokuiteinde van het Albert II-dok in de westelijke voorhaven in Zeebrugge werden opgedragen.

Aannemer: Depret nv

Bedrag van de werken: € 4.681.563

J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4

C. Werken uitgevoerd door MBZ ^{nv}

1. Onderhoudswerken werden uitgevoerd aan de verschillende uitrustingen en domeingoederen.
2. Ter uitvoering van de procedures voorzien in het bodemsaneringsdecreet werden bodemonderzoekken uitgevoerd door Ecorem nv.
3. Vernieuwingswerken werden uitgevoerd aan wegenis en kaaiverhardingen.
4. Belangrijke onderhoudswerken aan de sluisdeuren van de P. Vandammesluis werden uitgevoerd.
5. Realiseren van diverse maatregelen ingevolge de ISPS- beveiligingscode.
6. Realiseren van shelters voor het plaatsen van detectieapparatuur voor de controle op illegalen.

D. Werken uitgevoerd door de privé-sector

1. Aanleggen van verhardingen door BRIDGESTONE LOGISTICS EUROPE ten behoeve van hun distributiecentrum voor banden.
2. Aanvang van de werken voor het bouwen van bijkomende distributieloodsen door Sea-Ro Terminal nv ten behoeve van de papier- en pulp-terminal van STORAENSO in de westelijke voorhaven.
3. Aanleg van verhardingen door CTO voor een roro-terminal aan het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven.
4. Aanvang van de werken voor het realiseren van een nieuwe roro – terminal door CTO aan de Bastenakenkade.
5. De werken voor de bouw van een vierde tank voor de opslag van vloeibaar aardgas door FLUXYS op de LNG-terminal in de oostelijke voorhaven werden aangevat.
6. Uitvoeren van diverse beveiligingswerken voor het bekomen van ISPS gecertificeerde terminals.
7. De werken voor het realiseren van bijkomende verhardingen aan het Brittanniadok werden aangevat door Sea-Ro Terminal.
8. Door D.E.C. werd een slibverwerkingseenheid gerealiseerd aan het Boudewijnkanaal ter hoogte van de J. Verschaeveweg in de noordelijke achterhaven.
9. De werken voor de afbraak en de sanering van de gebouwen van de vroegere cokesfabriek van Carcoke werden aangevat in opdracht van OVAM.

→ Strategisch Plan voor de haven van Zeebrugge

De Vlaamse regering heeft beslist om voor elk van de Vlaamse zeehavens een strategisch plan te laten opmaken. Deze studie werd in de loop van het jaar 2001 opgestart en werd in november 2004 afgerond. Het plan beschrijft de functie en de gewenste ontwikkeling van de zeehaven en zijn relatie met de omgeving op korte (5 jaar), middellange (10 - 15 jaar) en lange (25 - 30 jaar) termijn. Dit wordt vertaald in twee documenten: een streefbeeld van de gewenste ontwikkeling en een voorstel van actieplan op korte en op langere termijn. Deze documenten werden plechtig aan de minister bevoegd voor openbare werken overgemaakt.

In dit strategisch plan worden een aantal belangrijke kernontwikkelingen van de haven bevestigd: de afwerking van het Albert II-dok in de voorhaven en het Zuidelijk Kanaaldok in de achterhaven, de inrichting van een logistieke zone in de achterhaven, de verdere uitbouw van de hinterlandverbindingen voor de verschillende modi en de uitwerking van een strategisch haveninfrastructuurproject in functie van verdere ontwikkeling van shortsea-activiteiten.

Op basis van het strategisch plan zal nu een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de zeehaven en omgeving worden opgemaakt. Dit plan legt de afbakening van het zeehavengebied, de gewenste ruimtelijke inrichting en de reservering van gebieden vast. Het strategisch plan zal hiervoor de nodige structurele elementen aanreiken via de maatregelenpakketten op korte en lange termijn.

Het is duidelijk dat aan de ontwikkeling van een zeehaven steeds verdergewerkt zal moeten worden en dat een gepast antwoord moet gegeven worden aan de altijd maar nieuwe uitdagingen.



TEWERKSTELLING

Binnen de havenzone Brugge-Zeebrugge zijn er circa 300 bedrijven actief. Op basis van gegevens die gepubliceerd worden door de Nationale Bank van België en die betrekking hebben op 2002, realiseren de bedrijven in het havengebied een toegevoegde waarde van 687 miljoen euro. 9.783 personen zijn reeds tewerkgesteld in de havenzone Brugge-Zeebrugge. Indirect worden nog eens zoveel personen tewerkgesteld.



In de Brugse binnenhaven wordt
Russisch hout gelost.

Aangezien de cijfers van de studie van de Nationale Bank van België met anderhalf jaar vertraging bekend worden gemaakt, wordt door MBZ zesmaandelijks een bevraging gevoerd bij de meest representatieve havenbedrijven naar de tewerkstelling. Gedurende 2004 bleef de tewerkstelling op een gelijk niveau. De tewerkstelling in de dienstensector kende een kleine toename. De industrie kende een kleine terugval. De openbare sector stabiliseerde tegenover 2003.

Binnen de tewerkstelling in het havengebied zijn de havenarbeiders het meest representatief. Het contingent havenarbeiders bedroeg 1.089 personen eind 2004. Dit is een groei tegenover 2003. Het totaal aantal gepresteerde taken stabiliseerde op een recordniveau van 212.358 taken (+10,2%). In 2005 wordt het contingent verder uitgebreid om de nieuwe trafieken en de uitbreiding van reeds bestaande goederenstromen, vnl. in de containersector en de roll-on/roll-off, op te vangen. Hiertoe worden dit jaar 150 havenarbeiders opgeleid.

Een raamakkoord voor de aanvullende logistieke diensten inzake distributie-arbeid werd in 2000 afgesloten. Eind 2003 werkten in de havenzone Brugge-Zeebrugge ongeveer 300 personen volgens dit statuut. Hun taken betreffen voornamelijk het shunten van auto's, distributie-arbeid en het sorteren van fruit.

In 2004 werd in Zeebrugge een lokaal CAO-akkoord voor de havenarbeiders van het algemeen contingent en het contingent aanvullende logistieke diensten afgesloten.

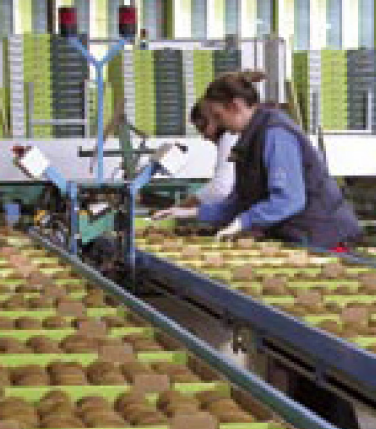
In het voorbije jaar werd een grote inspanning geleverd voor de opleiding, de kennis van de veiligheidsvoorschriften en de permanente vorming van de havenarbeiders. Opleidingen werden verzorgd voor de kwaliteitsvolle behandeling van nieuwe auto's, tugmaster- en straddle carrier-chauffeurs, high and heavy behandeling, heftruckchauffeurs,

markeerders, jumbochauffeurs, reachstackers, lashing en kraanbedieners. Specifieke ICT-opleidingen werden georganiseerd. Het beleidsplan veiligheid besteedt speciale aandacht aan de alcohol- en drugpreventie. Hiervoor werden dan ook een groot aantal initiatieopleidingen verzorgd.

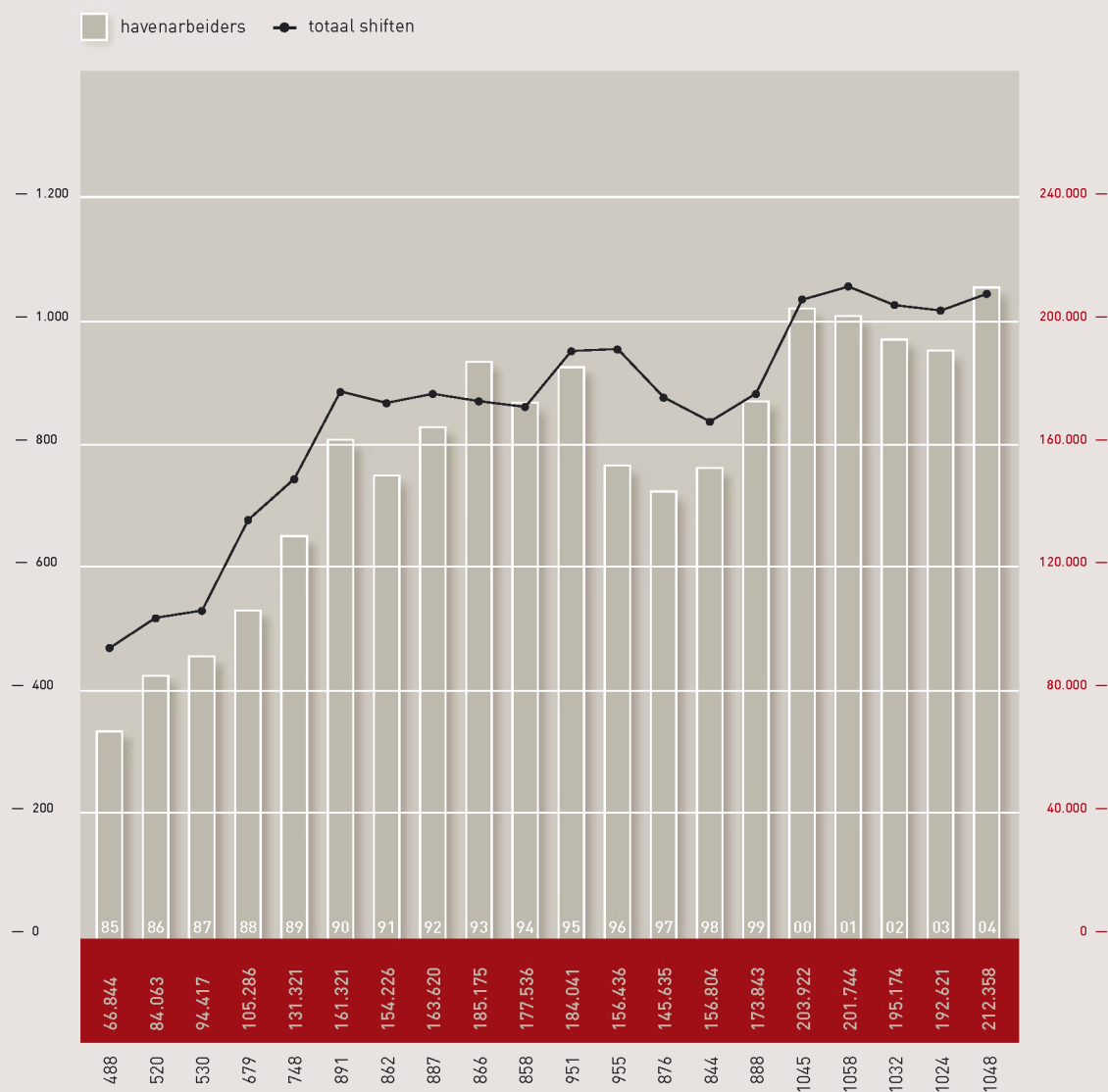
In 2004 werden tevens initiatieven genomen ten behoeve van de sociale economie. Accessory Plant Zeebrugge (APZ) verschaft als invoegbedrijf werk in de "value added logistics" van de autotrafieken aan een dertigtal personen die moeilijk aan bod komen op de arbeidsmarkt.

Op 31 december 2004 had MBZ 154 personeelsleden in dienst. In de loop van 2004 werden acht personeelsleden op rust gesteld. Er werden vijf nieuwe personeelsleden aangeworven. Het bedrijfsakkoord 2004-2006 werd afgesloten op 30 september 2004.

J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4



HAVENARBEID





ALGEMENE SCHEEPVAARTBEWEGING

→ Evolutie van de zee- en binnenscheepvaart vanaf 1950

	Zeescheepvaart					Binnenscheepvaart	
	Aantal schepen	Tonnenmaat (*)	Aanvoer	Afvoer	Totaal	Aantal schepen	Lading in ton
1950	911	1.208.114	153.879	186.861	340.740	991	237.887
1955	1.471	2.056.069	485.335	336.438	821.773	2.090	656.133
1960	1.679	2.825.707	792.092	420.467	1.212.559	2.544	926.531
1965	2.280	3.761.257	1.638.333	568.470	2.206.803	1.918	718.889
1970	4.691	18.765.107	8.332.853	1.177.176	9.510.029	1.776	591.787
1975	7.452	35.987.300	9.465.970	2.639.329	12.105.299	1.244	414.508
1980	9.550	48.212.149	10.087.862	4.101.620	14.189.482	1.856	829.932
1985	9.956	42.310.502	7.351.794	6.813.874	14.165.668	1.140	468.822
1990	11.321	66.765.891	19.488.662	10.860.491	30.349.153	1.295	519.509
1991	11.229	66.465.833	19.625.631	11.227.178	30.852.810	1.168	558.507
1992	10.457	72.246.177	21.509.575	11.931.812	33.441.387	1.162	524.075
1993	10.694	71.910.970	18.629.295	12.807.229	31.436.524	1.127	407.078
1994	10.549	72.889.544	20.106.673	12.779.543	32.886.216	1.380	596.777
1995	10.396	73.542.362	18.650.656	11.922.715	30.573.371	956	565.247
1996	9.571	68.104.738	17.185.519	11.313.758	28.499.278	729	360.834
1997	10.259	73.559.092	18.461.946	13.945.816	32.407.762	641	319.483
1998	10.188	75.607.026	18.430.666	14.852.769	33.283.435	574	316.383
1999	10.982	84.609.180	19.438.715	16.001.688	35.440.403	911	589.375
2000	10.692	90.920.171	19.408.943	16.065.650	35.474.593	944	548.903
2001	10.136	86.351.404	16.771.352	15.308.720	32.080.072	931	461.169
2002	9.989	88.983.612	17.242.316	15.692.685	32.935.001	873	457.345
2003	8.128	72.234.644	15.977.729	14.592.245	30.569.974	953	507.672
2004	7.847	74.635.779	16.162.977	15.631.447	31.794.424	1.152	593.040

(*) tot 1966 in B.N.T.; vanaf 1967 in B.R.T.; vanaf 1985 in B.R.T. of B.T.; vanaf 2000 in B.T. (voor volledige lijst zie www.portofzeebrugge.be)

J A A R
V E R S
L A G +
2 0 0 4

- 01 Pas van het Zand
- 02 Wielingendok
- 03 Albert II-dok
- 04 Brittanniadok
- 05 Pierre Vandammesluis
- 06 Verbindingsdok
- 07 Noordelijk Insteekdok
- 08 Zuidelijk Kanaaldok
- 09 Visartsluis
- 10 Boudewijnkanaal
- 11 Ontworpen Noorderkanaal
- 12 Prins Albertdok
- 13 Prins Filipdok
- 14 Oud-Ferrydok
- 15 Leopoldkanaal (Afleidingskanaal)
- 16 Schipdonkanaal (Afleidingskanaal)
- 21 Westdam
- 22 Oostdam
- 23 L.N.G.-dam
- 24 Leopold II-dam
- 25 Marinebasis

- ROLL-ON/ROLL-OFF BEHANDELING**
 - 30 Toyota Terminal
 - 31 C.T.O. - Hessenatie Terminal (Wielingendok)
 - 32 Sea-Ro Terminal - StoraEnso (Wielingendok)
 - 33 P&O Ferries Terminal
 - 34 Superfast Terminal
 - 35 Sea-Ro Terminal (Zweedse Kaai)
 - 36 Sea-Ro Terminal (Hermeskaai - Brittanniadok - Minervaplein)
 - 37 Sea-Ro Terminal (Canadaterminal)
 - 38 CdmZ
 - 39 Wallenius Wilhelmsen Terminal
 - 40 Sea-Ro Terminal
 - 41 C.T.O. Terminal
 - 42 C.T.O. Terminal
 - 43 Roro terminal

- CONTAINERBEHANDELING**
 - 45 APMT Container Terminal Albert II-dok Zuid
 - 46 Ocean Container Terminal Hessenatie Zeebrugge
 - 47 Ontworpen container terminal

- STUKGOEDBEHANDELING**
 - 51 Polyvalente terminal C.T.O.
 - 52 Fruitterminal B.N.F.W. (Sea-Invest)
 - 53 Flanders Cold Center (Sea-Invest)
 - 54 Tropicana

- BULKBEHANDELING**
 - 61 Tameco
 - 62 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (zand en grint terminal)
 - 63 Alzagri (zand en grint terminal)
 - 64 Seaport Shipping & Trading
 - 65 Minne Port Services
 - 66 Hanson (zand en grint terminal)

- GAS**
 - 71 L.N.G.-terminal (Fluxys)
 - 72 Zeepipe-terminal (Statoil)
 - 73 Interconnector-terminal (Interconnector Baczee)
 - 74 Piekbesnoeiingsinstallatie (Fluxys)

- DISTRIBUTIE**
 - 75 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
 - 76 Bridgestone
 - 77 European Fish Centre (E.F.C.) (Zeebrugse Visveel)

-  Geplande havenzone
-  Industriezone
-  Bestaande waterwegen of dokken
-  Waterwegen en dokken in uitvoering of gepland
-  Woonzones
-  Wegenis
-  Spoorwegen
-  Aardgaspijpleiding
-  Wind turbines
-  Radartoren
-  Steigers

(informatief plan)



**Havenbestuur Zeebrugge
Maatschappij van de Brugse
Zeevaartinrichtingen nv (M.B.Z.)**

P. Vandammehuis
Isabellalaan 1
8380 Zeebrugge
T (0)50 54 32 11
F (0)50 54 32 24
www.portofzeebrugge.be
mbz@zeebruggeport.be

**Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu
en Infrastructuur**

**Adm. Waterwegen en Zeewezen
Afdeling Waterwegen Kust**
Vrijhavenstraat 3
8400 Oostende
T (0)59 55 42 11
F (0)59 50 70 37

**Provincie West-Vlaanderen
Administratie
Provinciehuis Boeverbos**

Leopold III-laan 41
8200 Sint-Andries Brugge
T (0)50 40 73 12
F (0)50 40 31 00

**Stadsbestuur van Brugge
Stadhuis**

Burg 12
8000 Brugge
T (0)50 44 81 11
F (0)50 44 80 80

**Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij
(G.O.M.) West-Vlaanderen**

Baron Ruzettelaan 33
8310 Assebroek
T (0)50 36 71 00
F (0)50 37 77 23

**Voka-Kamer van Koophandel
West-Vlaanderen kantoor Brugge**

Sint-Jakobsstraat 70
8000 Brugge
T (0)50 33 36 96
F (0)50 34 22 97

**Association of the Port
of Zeebrugge Interests (APZI)**

Zeestation, Leopold II-dam
8380 Zeebrugge
T (0)50 55 27 57
F (0)50 55 14 18

**Industrieel Samenwerkingsverband
voor het Brugse
ISB**

P. Vandammehuis
Isabellalaan 1
8380 Zeebrugge
T (0)50 54 33 48
F (0)50 54 32 70



Organigram	3
Verslag van de Raad van Bestuur aan de	
Algemene Vergadering van 28 april 2005	4
Toelichting bij de cijfers	6
Belangrijke gebeurtenissen	12
Promotie-initiatieven	18
Diplomatieke en Commerciële bezoeken	19
Scheepvaart	20
Algemeen overzicht Zeescheepvaart	21
Samenstelling van het goederenverkeer	22
Modal split van het maritiem verkeer	23
Herkomst en bestemming per werelddeel	23
Binnenscheepvaart	23
Goederenverkeer per sector	24
Vrachtwagens	24
Nieuwe wagens	25
Containerverkeer	26
Financieel overzicht	27
Milieu	28
Veiligheid	30
Werken en uitrustingen	32
Studies	35
Tewerkstelling	36
Havenarbeid	38
Algemene scheepvaartbeweging	39
Havenplan	40
Nuttige adressen	41

Vormgeving www.d-artagnan.be
Havenplan MBZ
Druk Drukkerij De Windroos, Beernem
Foto's Mike Louagie, Oostende - Wallenius Wilhelmsen
 Luchtfotografie Henderyckx, Izegem
 Association Port of Zeebrugge Interests APZI
 Public Relations, MBZ

Dit "jaarverslag 2004" werd gedrukt op MultiArt 170 g, een product van Stora Fine Paper.

J A A R
 V E R S
 L A G +
 2 0 0 4

