







*Planet:*

*Ook via de kustvaart bereiken  
goederen hun eindbestemming.*

*People:*

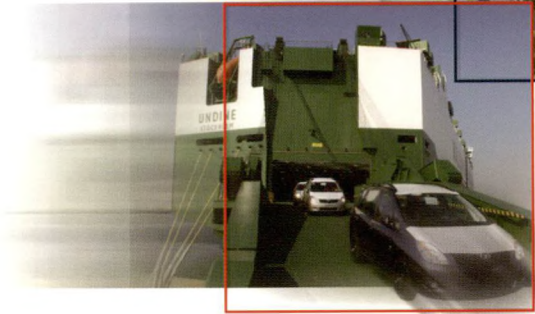
*Distributie-activiteiten  
creëren werkgelegenheid.*

*Profit:*

*Zeebrugge is een draaischijf  
voor nieuwe auto's.*

# 2003

J A A R V E R S L A G 2 0 0 3









# Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv/MBZ

De haven van Zeebrugge is de grootste autohaven in de wereld.

Met meer dan 1.550.000 eenheden in 2003 werd een nieuw record gevestigd.



## RAAD VAN BESTUUR

**Voorzitter-  
Gedelegeerd-bestuurder**  
ir. Joachim Coens

**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 <sup>(1)</sup>

**Havencommissaris**  
Antoon Colpaert

**Commissaris-revisor**  
Deloitte & Touche  
vertegenwoordigd door  
Dirk Van Vlaenderen

## DIRECTIE

**Administrateur-generaal**  
ir. Pierre Kerckaert

**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

**Dienst Public Relations**  
Geertrui Van Ooteghem  
Deskundige  
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. Ignace Vergult <sup>(2)</sup>  
Havenkapitein  
Kapt. Kim Pettens  
Havenkapitein  
Kapt. Amedé Van Herreweghe <sup>(3)</sup>  
Havenkapitein

**Technische dienst**  
ir. Denis Maly  
Directeur-ingenieur

**Afdeling elektriciteit &  
C.P.B.W. :**  
ing. Walter Maertens  
Directeur  
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



## Maatschappelijke zetel

P. Vandammehuis  
Isabellalaan 1  
8380 Zeebrugge

<sup>(1)</sup> vanaf 28 april 2003

<sup>(2)</sup> tot 31 juli 2003

<sup>(3)</sup> vanaf 15 augustus 2003



## Verlag van de Raad van Bestuur aan de Algemene Vergadering van 28 april 2004

Het afgelopen jaar stond in het teken van de zich doorzettende economische crisis, de afslanking van bedrijven en de toename van de werkloosheid. De Belgische economie kende voor het derde jaar op rij een ondermaatse groei. Het Bruto Binnenlands Product steeg met slechts 1 procent in 2003. In verband met de geopolitieke onzekerheid in het eerste semester daalde het ondernemers- en consumentenvertrouwen tot een zeer laag peil. Bovendien kenden onze twee belangrijkste handelspartners (Nederland en Duitsland) een recessie. Een kentering kwam er in het tweede semester van 2003 met een prille heropleving van de Belgische economie. De effecten van de belastingverlaging, gekoppeld aan de beperkte inflatie, hadden een positieve invloed op de koopkracht. Voeg daar nog de snelle (officiële) beëindiging bij van de oorlog met Irak, en er waren voldoende redenen voor de consumenten om optimistisch te zijn.

In 2004 verwachten de analisten een verdubbeling van de Belgische economische groei tot minstens 2 %. Vooral de consumptie en de export zouden daartoe een belangrijke bijdrage moeten leveren. De lage inflatie en de belastingverlaging voor burgers en bedrijven zijn goed voor de consumptie en de investeringen, maar extra beleidsmaatregelen blijven nodig. Een plotse groeivertraging in de Verenigde Staten en een verdere stijging van de euro kan het herstel laten ontsporen.

Na meer dan drie jaar van economische malaise lijkt het er sinds deze zomer op dat het langverwachte internationale conjunctuurherstel eindelijk is ingezet. Dankzij een zeer expansief monetair en budgettair beleid raakte de Amerikaanse economie de voorbije maanden snel weer op dreef, net als de Aziatische regio. Europa hinkt „traditiegetrouw" achterop. Duitsland, Italië en Nederland raakten pas tij-

dens het derde kwartaal uit de recessie. De Franse economie moest opnieuw een sterke inkrimping incasseren. De economie in het Verenigd Koninkrijk presteerde goed met een groei van 2 %. De groei steunt vooral op de dynamiek van de particuliere consumptie en de overheidsbestedingen.

2004 wordt een belangrijk jaar voor de Europese Unie. In mei 2004 zet Europa een grote stap in het onbekende met de uitbreiding : op 1 mei treden de 74 miljoen inwoners van tien lidstaten (Polen, Hongarije, Tsjechië, Slovakije, Slovenië, Estland, Letland, Litouwen, Malta en Cyprus ) toe tot de Europese Unie. In juni kiest Europa een nieuw Europees Parlement. In december treedt een nieuwe Europese Commissie aan.

De Europese Commissie verwacht een economische groei in de eurozone in 2004 die slechts 1,8 % zal bedragen tegenover 3,8 % in





Vanuit de haven vertrekken dagelijks talrijke roll-on/roll-off-schepen naar het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië en Zuid-Europa. Het betreft hier hoofdzakelijk ongebeleide vracht.

de Verenigde Staten. De Europese economie groeide in 2003 met 0,5 %. In 2003 kende de economie in de Verenigde Staten een beloftevolle groei van 2,9 % (sterkste groei van de economie sinds 2000). De Amerikaanse economie groeide door immense monetaire en budgettaire stimuli die de overheden aan de economie hebben toegediend. Zwakheid van het economische herstel is het enorme begrotingstekort. Met de presidentsverkiezingen voor de deur laat een verstrakking van het Amerikaanse budgettaire beleid nog minstens een jaar op zich wachten.

De forse koersstijging van de euro tegen de dollar leidde tot een vermindering van de Europese uitvoer, net op het ogenblik dat het consumentenvertrouwen sputterde en de eigen binnenlandse vraag ondermijnde. Toch sug-

geren de indicatoren dat ook Europa nu aan de beterhand is. Het Westen haalde afgelopen jaar vooral voordeel uit het wegvallen van een paar belangrijke twijfels : de SARS-epidemie en de oorlog in Irak. Maar er blijven risico's zoals het terrorisme en het toenemende protectionisme. De Aziatische opkomende economieën ontpopten zich in het derde kwartaal van 2003 tot een belangrijke groeimotor voor de wereldhandel. De binnenlandse vraag herstelde fors na de SARS-epidemie in het voorjaar, mede dankzij het in de meeste landen erg soepele monetaire en budgettaire beleid. In Azië blijft het Chinese groeimirakel maar duren. Een verbetering van de bedrijfsresultaten, een toename van de consumptie en de kapitaalinvesteringen geven aan dat de Japanse economie is hersteld. De economie groeide er met 2,7 % in 2003.



## Toelichting bij de cijfers

Internationaal wisselen de prognoses rond opleving en recessie zich af. De markten aarzelen en de handel moet zich op korte termijn verrechtvaardigen. De koersverhouding tussen het Pond Sterling en de Euro zorgt voor een onnodig onevenwichtig handelsverkeer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Continent. Buiten Europa wordt de wereldhandel beheerst door de groeiverwachtingen van de Chinese economie.

De haven van Zeebrugge heeft in 2003 haar eerste rangspositie in de autosector verder versterkt met een recordvolume van 1.577.618 wagens. Ook in de containersector werd een ongeëvenaarde groei neergezet. De roromarkt was het toneel van grote verschuivingen door het stopzetten van de diensten op Dover en Felixstowe. Dit verlies kon ten dele goedgemaakt worden.

### Roro

Aandeel van de markten in de sector.

	2000	2001	2002	2003
Verenigd Koninkrijk	91%	85,5%	84%	80%
Iberisch Schiereiland	1%	1,5%	1%	1%
Scandinavië/Baltic	6%	10%	12%	15%
Intercontinentaal	2%	3%	3%	4%

De haven van Zeebrugge behandelde een roro-volume van 11 miljoen ton, t.o.v. 13,6 miljoen ton in 2002.

Onder de rorobehandeling valt evenzeer de autosector. De aanzienlijke toename (1,6 miljoen wagens + 14,7% alsook een verdubbeling op 5 jaar tijd) drukt zich niet in tonnage uit en vertekent het beeld.

General Motors besliste om zich in Zeebrugge te concentreren met het Opel/Vauxhall gamma.

Ook Toyota startte de Duitse bediening op wat de volumes verdubbelde.

United European Car Carriers UECC verdubbelde

eveneens in 2003 haar aanlopen en startte ook nieuwe diensten op het Middellandse Zeegebied.

Ook de deepsea-operatoren Wallenius Wilhelmsen, NYK en "K" Line verhoogden aanzienlijk hun volumes.

Accessory Plant Zeebrugge (APZ) biedt haar klanten de bijkomende mogelijkheid om kwaliteitscontroles, toevoeging van opties, waxing en dewaxing uit te voeren.

Het verlies van de dienst op Dover en Felixstowe heeft de cijfers op Zuid-Engeland ernstig gedrukt.



Sinds de opstart in mei 2002 versterkte Superfast Ferries haar positie in de vrachtsector op de Schotse markt aanzienlijk.

De toename op Noord-Engeland zowel op de diensten van P&O, Cobelfret en niet in het minst Superfast, gezamenlijk +12%, heeft het tij slechts ten dele kunnen keren.

Met de komst van Finnlines en nieuwe verbindingen met de havens van Helsinki en Hamina, zet de groei op de Noord-Europese bestemmingen zich verder.

Ook intercontinentaal worden op alle bestemmingen groeicijfers genoteerd.

De terminal van OCHZ (Ocean Container Terminal Hesseantie Zeebrugge) kan drie containerschepen terzelfdertijd behandelen. De kaai heeft een lengte van 1.000 meter. Aan de retourkaai kan de lading worden overgeslagen op een kleiner of feederschip.



## Containers

De eenheidsladingen roro en container zetten hun opmars verder. Hun aandeel is gestegen tot 77% van de havenoverslag.

Voor het eerst overstijgt het containervolume het rorovolume met een resultaat van 12,3 miljoen ton, wat een toename is van 5,6 % t.o.v. het jaar 2002.

Met 1.012.000 TEU heeft de haven een record neergezet. Zowel in het intra-Europees verkeer als intercontinentaal zet de groei zich door.

Schepen van 6.500 TEU, 78.000 ton DWT lopen de haven wekelijks aan vanuit het Verre Oosten. Het uitvoeren van het 55-voet-programma waarbij een toegangsdiepte van 15,4 m wordt verzekerd in de toegangseul van de haven is een voorname realisatie in 2003.

Ongehinderd, zonder oponthoud en tijd-ongebonden, lopen de schepen de haven aan. Rekening houdend met de schaalvergroting van de containerschepen heeft de haven een unieke troef aan het Vlaamse havennetwerk toegevoegd.

Vanaf september werd door de rederij CMA CGM een derde dienst ingevoegd – de Sundex met Indonesië als belangrijkste doelmarkt.

Met deze rederij werd begin 2003 een overeenkomst gesloten waarbij onze haven fungeert als concentratiepunt en overslagcentrum voor hun diensten.

In het kader van deze concentratie werden ook feederdiensten op de Engelse markt ontwikkeld. Ook de dienst naar Australië/Nieuw-Zeeland en de Evergreen WAE-dienst dragen bij tot de groei.







^

Flankbelading van een papierschip in het Wielingendok. De lading vertrekt hier van het Zeebrugse distributieplatform naar Philadelphia.

Opvallend voor 2003 is de stijging van het volume roro-containers en het succes van de shortsea lolo-diensten. C2C Line noteerde een stijging van 44% tegenover 2002.

## Conventionele lading

Met woudproducten zoals houtbundels, stammen en cellulose konden groeicijfers opgetekend worden.

Fruït en groenten daarentegen konden het niveau van het voorgaande jaar niet aanhouden. De behandeling van conventionele ladingen daalde in totaal met 15,9 %. Vers fruitsap, voorheen conventioneel in koelvaten verscheept, wordt heden met tankschepen aangevoerd.

Niet het tonnagesijfer is hier bepalend.

In de logistieke keten wenst de haven toegevoegde waarde te bieden in het industriële proces van productie tot eindconsument. Zodoende is de opstart van de Tropicana vestiging daarvan een bijzondere illustratie.

## Vloeibare bulk

Vrijwel een status quo werd bereikt. Met de vrijgemaakte markt, beschikt de Zeebrugse gas-terminal over een troef.

Aan deze installaties kunnen de verschillende scheepstypes behandeld worden.

Met de stijgende energienood zijn de verwachtingen daarenboven gunstig.

Uitbreidingsinvesteringen zijn hiervan het gevolg.

De bunkeractiviteit neemt verder toe met de bevoorrading van de autoschepen.

## Vaste bulk

Er werd 2,9 % minder vaste bulk behandeld.

Granen en veevoeders vertoonden geen grote schommelingen.

De bouwsector is toonaangevend voor de aanvoer van zand en grint.

Zodoende volgde de havenoverslag de evolutie in de sector.

## Passagiers

Met het stopzetten van de dienst op Dover moest een verlies worden opgetekend. Er werden in totaal 12,9 % minder passagiers verscheept.

Dit werd echter ten dele gecompenseerd door een groei op de Schotse dienst alsook door de





aanloop van cruiseschepen. Deze aanlopen verdubbelden van 22 naar 45 schepen.



▲  
De kruiplijncoaster m/s Cast Salmon verbindt Zeebrugge o.a. met terminals aan de Rijn. Het schip wordt hier geladen aan de StoraEnso-papierterminal.

## Logistiek

Met PortConnect, de logistieke dochter van het havenbestuur, werden verdere initiatieven genomen. Naast de kruiplijncoasters die in de Noordzee worden ingezet, werden vier lichters gecharterd voor de Rijnbediening. Met deze inzet steeg de binnenvaart met 11% zowel voor containerladingen als ook conventioneel.

In 2003, onder het beheer van PortConnect, werden 80.000 TEU overgevoerd van en naar de markten. Maar ook met de andere transportmodi werden de mogelijkheden in kaart gebracht en samen met het cliënteel benut.

## Distributie

Bridgestone Firestone heeft haar uitbreiding gerealiseerd en meteen de aanvoer verdubbeld. Het gamma aan producten werd verruimd en de frequentie in de bediening van de Europese markten opgevoerd.

De eerste tankers brachten het fruitsap naar de Tropicana vestiging. Het betekende meteen de opstart van een gespecialiseerde productie-eenheid en een fijnmazige verdeling naar de continentale markten alsook het Verenigd Koninkrijk.

Maar ook in de transportzone werden nieuwe magazijnen in gebruik genomen bij ECS en Van der Vlist.

## Verwachtingen

Naar marktomstandigheden mag voor 2004 een bescheiden groei verwacht worden.

De integratie van de Finse markt binnen de StoraEnso-goederenstromen, betekende een belangrijke toename. De investeringen worden in 2004 aangevat.

Omdat de Europese handelskaart ingrijpend zal wijzigen met de komst van de nieuwe lidstaten vanaf mei 2004, zal onze haven met aandacht de geboden kansen volgen en ontwikkelen.

Maar ook op Zuid-Europa zal een nieuwe maritieme verbinding ontwikkeld worden teneinde de mogelijkheden in het netwerk te verruimen.

In de containersector verwachten wij verdere groei bij het bestaand cliënteel maar ook acquisitie waarbij onze troeven volledig inspelen op overslag en schaalvergroting.

Met PortConnect zullen wij de markt verder bedienen waardoor ladingen rechtstreeks op onze haven gestuurd worden aan de beste voorwaarden. Waar zich opportuniteiten voordoen zal PortConnect nieuwe en steunende initiatieven nemen.

Ook in de voedingssector werd het aanbod verruimd en de eerste nieuwe trafieken en partners hebben zich reeds aangediend.

Tenslotte verwachten wij de opstart van de distributiezone in de achterhaven.

Deze zone, spoor - en baanverbonden, moet bedrijven een havenvestiging bieden.

Ladingen zullen binnen korte afstand alle maritieme bestemmingen kunnen benutten of na toegevoegde waarde de Europese markten bereiken via de geboden logistieke mogelijkheden.

◀ 2003 werd gekenmerkt door een heropleving van de cruisemarkt. Er meerden dubbel zoveel schepen aan ten opzichte van 2002.



## Belangrijke gebeurtenissen



De shortsea-rederij United European Car Carriers verhoogde aanzienlijk de frequenties op Zeebrugge. Zo werd een nieuwe dienst gestart op Turkije, waar verscheidene automerken productiecentra hebben gevestigd.

De Franse containerrederij **CMA CGM** tekende op 15 januari een **overeenkomst** met de haven van Zeebrugge. Het betreft een akkoord tussen CMA CGM, het Zeebrugse Havenbestuur, Ocean Container Terminal Hessematie Zeebrugge (OCHZ) en Inter Ferry Boats (IFB). De ondertekening had plaats in het Franse hoofdkwartier in Marseille.

Het akkoord, voor een periode van 5 jaar, bestaat erin dat CMA CGM meer containertrafiek concentreert op Zeebrugge via directe aanlopen. Daarenboven is het de bedoeling om in Zeebrugge feederdiensten uit te bouwen met eindbestemmingen, in het bijzonder het Verenigd Koninkrijk. Ook het spoor moet een aanzienlijke rol vervullen in het transport van en naar het hinterland.

De moderne infrastructuur, de maritieme toegankelijkheid, de beschikbare containercapaciteit, de hinterlandverbindingen en de waaier van intra-Europese diensten maken dat Zeebrugge kan inspelen op de algemene schaalvergroting in de containersector.

CMA CGM is al geruime tijd vaste klant in Zeebrugge en loopt wekelijks OCHZ aan met drie Verre-Oosten-diensten : de French Asia Line, de North China Express en de Sunda Express.

De shortsea-autorederij **UECC** (United European Car Carriers) verhoogde in 2003 aanzienlijk de vaarfrequenties vanuit onze haven naar het Middellandse-Zeegebied, met name Turkije. Zo werd een wekelijkse dienst opgestart naar de Baai van Izmit (Derince), waar heel wat auto-productiecentra gevestigd zijn. Het betreft hier vestigingen van Ford, Toyota, Fiat, Renault, Peugeot en Hyundai.

UECC bekleedt een stevige positie in het Europese shortsea-gebeuren, met wekelijkse afvaarten vanuit Zeebrugge naar Ierland, Spanje, Portugal, Italië, Griekenland, Polen, Zweden en Finland. De autorederij is in Zeebrugge goed voor 500.000 nieuwe auto's op jaarbasis.

In april opende de Amerikaanse fruitsappenproducent **Tropicana** haar gloednieuwe **verpakkingseenheid** in de Zeebrugse achterhaven. Met deze Zeebrugse vestiging wenst de fruitsappengigant uit Florida de Europese markt efficiënter te bedienen.

Al sinds 1998 worden de fruitsappen in Zeebrugge aangevoerd. Maar met de nieuwe fabriek worden deze trafieken nu verankerd in de haven, wat van groot belang is voor de tewerkstelling. Er konden bij de opening al 110 mensen aan de slag. De fabriek, met een oppervlakte van 33.000 m<sup>2</sup>, telt vandaag 3 productielijnen en heeft een jaarlijkse capaciteit van 100 miljoen liter. De mogelijkheid bestaat om uit te



breiden tot 10 productielijnen.  
Vanaf dit jaar worden de fruitsappen niet enkel geconcentreerd in vaten geleverd, maar ook met tankschepen die het verse fruitsap onmiddellijk via een vaste pijpleiding in de Zeebrugge opslag tanks pompen.

Op 13 mei werd **Accessory Plant Zeebrugge (APZ)** door CTO geopend. De oprichting van het bedrijf kwam er onder impuls van klanten, zoals General Motors en Mitsubishi, die in toenemende mate vroegen naar 'value added logistics' in onze haven. Het betreft logistieke activiteiten zoals het losmaken of aanbrengen van beschermfolie, het toevoegen van acces-

soires, inspectie voor levering, het uitvoeren van technische controles enz. Bij APZ zijn vandaag 24 mensen vast in dienst, die worden bijgestaan door tijdelijke werknemers waarvan het aantal dagelijks schommelt.

CTO startte in 2003 ook met de verscheping van **Peugeots** en **Citroëns** op intra-Europese basis, maar ook naar Centraal en Zuid-Amerika. Het gaat om een volume van 160.000 eenheden op jaarbasis.

In mei werd door de Tijdelijke Vereniging Noordzee en Kust, het **55'-programma** uitgevoerd, waarbij de toegangseul tot de voorhaven werd uitgediept. Zodoende kunnen

De gloednieuwe verpakkingseenheid van fruitsappenproducent Tropicana in het Noordelijk Insteekdok. Aan de kaai ligt het bulkschip m/s "Premium do Brazil" dat het gekoelde fruitsap van Florida of Brazilië naar Zeebrugge verscheept.





schepen met de grootste diepgang (tot 14 meter) zonder oponthoud – ongeacht hoog- of laagtij – de voorhaven aanlopen. Ook de nieuwe generatie containerschepen – tot 10.000 à 12.000 TEU – zullen probleemloos kunnen aanleggen in Zeebrugge. Vanuit onze haven wordt de lading dan van het moederschip overgeslagen op kleinere schepen of feederdiensten die de lading naar de eindbestemming in Europa brengen. Door de schaalvergroting in de containerscheepvaart, ontstaat er ook een concentratiebeweging van ladingen in havens die een grote diepgang garanderen. Zo concentreert de Franse containerrederij CMA CGM zich in Zeebrugge, voor ladingen die in hoofdzaak bestemd zijn voor het Verenigd Koninkrijk.

Eind mei kwam de concessie voor **Flanders Container Terminal**, tot dan uitgbaat door Katoennatie, terug in handen van het Zeebrugse Havenbestuur. Via een minnelijke schikking kwam een einde aan de impasse tussen Katoennatie, Cobelfret en M.B.Z.. Het Havenbestuur is nu op zoek naar een nieuwe uitbater voor de containerterminal aan het Albert II-dok Zuid in de voorhaven.

CMA CGM startte in juni een containerfeederdienst op tussen de Benelux en de Britse Oostkust. De Franse rederij zette de m/s **CMA CGM 'Europe'** in met een capaciteit van 350 TEU. Het schip loopt Zeebrugge aan, vervolgens Rotterdam, Immingham, Grangemouth (Schotland) en Teesport. Zodoende kan CMA CGM een betere service bieden aan haar noord-Britse klanten. Ingevolge het 5-jarenakkoord, waarbij CMA CGM



de volumes concentreert in Zeebrugge, ontwikkelt CMA CGM dus ook feederdiensten die de ladingen naar hun Europese eindbestemming brengen.

Op 17 juni werd op de terminal van P&O Ferries een **hoogtechnologische scanner**, een 'passive millimetric wave scanner', geïnstalleerd om illegale migranten op te sporen. De illegalen verschuilen zich namelijk in vrachtladingen bestemd voor het Britse continent. De detector scant eigenlijk koude- en warmtecontrasten – menselijke warmte - en kan functioneren aan een ritme van 180 vrachteenheden per uur. Het vrachtverkeer kent hierdoor dus geen oponthoud.

Het is de Britse Immigratiedienst, Home Office, die het detectiemateriaal levert in onze haven en dit ingevolge de trilaterale overeenkomst die in september 2002 gesloten werd tussen de Binnenlandministers van België, Frankrijk en Groot-Brittannië om samen de illegale migratie te bestrijden.

Er werden al eerder hartslagdetectoren geleverd ten behoeve van de Cobelfret-diensten, Dart Line en P&O Ferries.



In juli meerde het tankschip de **m/s Carlos Fischer** aan in de Zeebrugse achterhaven en loste daar vers fruitsap voor de Amerikaanse fruitsappenproducent Tropicana. Het is het grootste bulkschip ter wereld voor transport van vers fruitsap. Het fruitsap wordt niet enkel meer geconcentreerd in vaten geleverd, maar ook met bulkschepen, die het verse fruitsap onmiddellijk lossen in de koeltanks via een vaste pijpleiding die boven de terminal is gebouwd.

De Carlos Fischer is 205 meter lang, 33 meter breed en heeft 4 tanks aan boord van elk 2000 m<sup>3</sup>.

**Bridgestone Firestone Europe** opende op 11 juli de nieuwe aanbouw van het distributiecentrum in de Zeebrugse achterhaven. De Japanse bandenproducent verdubbelde het magazijnencomplex tot 56.000 m<sup>2</sup>, om het gamma banden te kunnen uitbreiden met banden voor personenwagens, industriële toepassingen en landbouwmachines. Bridgestone nam intussen de logistieke activiteiten over van behandelaar Sea Park en

oefent dus volledige controle uit over het distributiecentrum.

Tijdens de officiële opening plantten Havenvoorzitter, ir. Joachim Coens, en de Chief Executive Officer van Bridgestone, Shoshi Arakawa, een kersenboom op het terrein, wat een Japanse traditie is die het bedrijf voorpoed moet brengen.

Op 24 juli werd '**ponton 11**' aan het Wielingendok officieel ingehuldigd door Sea-Ro Terminal. Het is het derde nieuwe ponton in twee jaar tijd. De twee andere nieuwe pontons liggen aan de Hermeskaai en de Zweedse kaai. De pontons zijn elk 80 meter lang en 11 meter breed en hebben een uitzonderlijk draagvermogen om allerhande ladingen te kunnen dragen, high & heavy ladingen, Secu's (StoraEnso Cargo Units), containers, enz. De landingsbruggen betekenen een totale investering van 7,4 miljoen euro.

Sinds september 2003 legt een nieuwe wekelijkse Verre-Oostendienst aan in de haven van Zeebrugge. Het gaat om de **Sunda Express (Sundex)** van CMA CGM die Noord-Europa verbindt met Singapore. Er werden voor deze dienst zeven containerschepen ingezet van 3.000 TEU, waarvan er vijf eigendom zijn van CMA CGM. Norasia en APL zijn de andere partners voor de Sundex.

Naast de Sundex, leggen ook de French Asia Line (Fal-dienst) en de North China Express (NCX-dienst) wekelijks aan in onze haven.

Met de nieuwe dienst worden de verschepingsmogelijkheden uitgebreid vanuit Zeebrugge naar Indonesië en het Middellandse Zeegebied.

< Containerladingen worden in Zeebrugge geconcentreerd.

Bridgestone Firestone Europe verdubbelde het magazijnencomplex in 2003.







▲  
Russisch gezaagd dennenhout in Brugge, bestemd voor de meubelindustrie.

Sinds vorig jaar wordt op regelmatige basis **Russisch gezaagd dennenhout** aangevoerd in de haven van Brugge. Het hout is afkomstig van het Onega Lake District en wordt via binnenhavens langsheen de Volga rechtstreeks naar hier verscheept. Ofwel wordt het hout per spoor naar Sint-Petersburg gebracht, van waaruit een volgeladen schip koers zet naar Zeebrugge. Het hout wordt gelost bij Minne Port Services, die verantwoordelijk is voor de opslag en de levering aan de Belgische importeur. Het hout is bestemd voor de meubelindustrie. Deze arbeidsintensieve trafiek is goed voor 100.000 m<sup>3</sup> op jaarbasis.

in de Vehicle Holding Centres in Zeebrugge, waar zij wachten op bestelling van hoofdzakelijk Britse klanten. Dit kostenbesparend distributieconcept wordt een 'storage-sale-distribution'-concept genoemd. De nieuwe wagens worden verscheept naar Teesport, Immingham en Purfleet om zo de hele Britse markt te beslaan. Operatoren zijn P&O Ferries, Cobelfret Ferries en United European Car Carriers (UECC). Het gaat om een volume van 230.000 eenheden op jaarbasis.

Autoconstructeur **Toyota** verhoogde de concentratie op Zeebrugge en nam de tweede optiezone van haar dedicated terminal in gebruik.

De haven van Zeebrugge stelde de Bastenakenkaai ter beschikking voor de bergingswerken van het gezonken autoschip Tricolor.



De Amerikaanse groep General Motors heeft een nieuw distributieconcept uitgewerkt voor haar filiaal **Opel/Vauxhall**. De wagens worden voortaan geconcentreerd

Door de gebeurtenissen van 11 september 2001 zakte de **cruisemarkt** wereldwijd in elkaar. Vandaag is deze markt opnieuw op kruissnelheid gekomen. Bijna 50 cruiseschepen deden in 2003 de haven van Zeebrugge aan. De nabijheid van Brugge en de andere Vlaamse cultuursteden oefenen een blijvende aantrekkingskracht uit.



## Promotie- initiatieven

APZI (Association Port of Zeebrugge Interests), het Havenbestuur Zeebrugge en Export Vlaanderen organiseerden op 13 februari een **havenpromotiedag** in **Rijsel**. De regio rond Rijsel is slechts 80 km verwijderd van Zeebrugge en genereert aanzienlijk wat lading. De talrijke verschepingsmogelijkheden vanuit Zeebrugge werden toegelicht aan de Noord-Franse verladers.

Van 7 tot 10 september organiseerde Export Vlaanderen een **handelsmissie naar Sint-Petersburg**. De missie werd geleid door de Vlaamse Minister van Buitenlandse Zaken, Economie en E-government, Patricia Ceysens. Een uitgebreide delegatie van Vlaamse ondernemers nam deel. Ook de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge waren vertegenwoordigd. Minister Ceysens vergaderde onder meer met de haven van Sint-Petersburg in

gezelschap van de Vlaamse havenautoriteiten. De haven van Zeebrugge toont interesse voor de ontwikkelingen in het Baltische Zee-gebied. Zo kunnen de bestaande platformen in Scandinavië mogelijks worden uitgebreid naar Rusland en de Baltische Staten.

APZI en het Zeebrugse Havenbestuur organiseerden op 25 september een havenpromotiedag in **Helsinki**. Zeebrugge ontwikkelt zich immers volop als draaischijf voor Scandinavische ladingen. Voorbeelden zijn de groeiende papier- en pulptrafieken en de auto-trafieken. Sinds vorig jaar loopt ook Finnlines de haven van Zeebrugge aan met trailers en containers.

Op 15 en 16 oktober vond de **Shortsea Shipping Conferentie** plaats in het Brugse congrescentrum Sec@bruges. De conferentie was een organisatie van de Duitse mediagroep Deutscher Verkehrsverlag (DVV) en werd bijgewoond door vertegenwoordigers van talrijke Europese havens en maritieme operatoren. De reden waarom Shortsea Shipping vandaag op de voorgrond treedt, heeft alles te maken met het toenemend transport over land en de problematische wegcongestie, de ontwikkeling van nieuwe eenheidsladingen, maar in het bijzonder de Europese Unie, die de verschuiving aanmoedigt van de weg naar andere goederendragers, zoals het spoor, de binnenvaart en shortsea shipping.





## Diplomatieke en commerciële bezoeken

Jaarlijks ontvangt het Havenbestuur een aantal belangrijke delegaties. Het kan gaan om diplomaten die in België gestationeerd zijn, Europese delegaties, overheden uit binnen- en buitenland of economische organisaties. In 2003 ontvingen we volgende delegaties :



Op 20 januari ontvingen wij de Ambassadeur van Oezbekistan, Z.E. de heer A. Shaykhov. Ook Bremerhaven kwam die dag op bezoek.



Op 15 april bracht de Ambassadeur van Colombia Z.E. de heer Nicolas Echavarría Mesa een bezoek aan de haven.



Op 25 april was de haven van Lille/Rijsel in Zeebrugge.



De Consul-generaal Yuri Spirine, Consul van Rusland kwam naar Zeebrugge op 5 mei.



Een delegatie van de haven van Rostock was op 26 juni in Zeebrugge.



De nieuwe Ambassadeur van Frankrijk, Z.E. mevrouw J. Bourgois, bezocht Zeebrugge op 30 juni. Op 1 juli ontvingen wij een delegatie van de Port of Waterford.



Op 16 september ontvingen we de Ambassadeur van Nieuw-Zeeland, Z.E. de heer Wade Armstrong.



Op 22 september was de Ambassadeur van Finland, Z.E. de heer A. Sierla, te gast in Zeebrugge.



Op 23 oktober had een werkbezoek plaats met Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, de heer G. Bossuyt.





# Zeescheepvaart

## 1. Algemeen overzicht

	2003	2002	verschil	%
<b>aantal schepen</b>	8.128	9.989	-1.861	-18,6%
<b>tonnenmaat (BT)</b>	72.234.644	88.983.612	-16.748.968	-18,8%
<b>goederenverkeer (in ton)</b>				
aanvoer	15.977.729	17.242.316	-1.264.587	-7,3%
afvoer	14.592.245	15.692.685	-1.100.440	-7,0%
<b>totaal</b>	<b>30.569.974</b>	<b>32.935.001</b>	<b>-2.365.027</b>	<b>-7,2%</b>
<b>passagiers</b>				
ontscheept	337.286	389.334	-52.048	-13,4%
ingescheept	336.867	384.248	-47.381	-12,3%
<b>totaal</b>	<b>674.153</b>	<b>773.582</b>	<b>-99.429</b>	<b>-12,9%</b>
<b>voertuigen (eenheden)</b>				
<b>1. toeristisch verkeer</b>				
aanvoer	51.529	54.904	-3.375	-6,1%
afvoer	50.878	54.950	-4.072	-7,4%
<b>totaal</b>	<b>102.407</b>	<b>109.854</b>	<b>-7.447</b>	<b>-6,8%</b>
<b>2. commercieel verkeer</b>				
<b>2.1. vrachtwagens</b>				
aanvoer	419.650	510.810	-91.160	-17,8%
afvoer	462.003	552.933	-90.930	-16,4%
<b>totaal</b>	<b>881.653</b>	<b>1.063.743</b>	<b>-182.090</b>	<b>-17,1%</b>
<b>2.2. nieuwe wagens</b>				
aanvoer	689.527	479.973	+209.554	43,7%
afvoer	888.091	895.876	-7.785	-0,9%
<b>totaal</b>	<b>1.577.618</b>	<b>1.375.849</b>	<b>+201.769</b>	<b>14,7%</b>
<b>containers</b>				
<b>eenheden</b>				
aanvoer	285.332	275.659	+9.673	3,5%
afvoer	325.505	308.562	+16.943	5,5%
<b>totaal</b>	<b>610.837</b>	<b>584.221</b>	<b>+26.616</b>	<b>4,6%</b>
<b>(20-voet containers) teu</b>				
aanvoer	473.137	449.855	+23.282	5,2%
afvoer	539.535	509.087	+30.448	6,0%
<b>totaal</b>	<b>1.012.672</b>	<b>958.942</b>	<b>+53.730</b>	<b>5,6%</b>

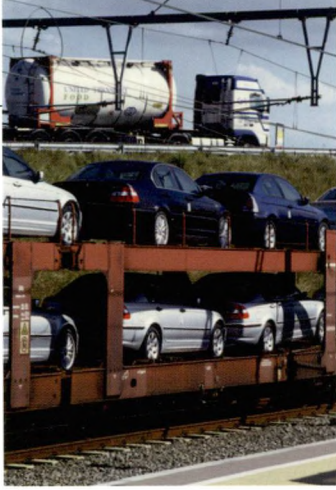


# Zeescheepvaart

## 2. Samenstelling van het goederenverkeer (in ton)

	aanvoer		afvoer		totaal		verschil
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	%
<b>stukgoederen</b>	10.400.283	11.533.227	13.639.122	14.768.081	24.039.405	26.301.308	-8,6%
waarvan:							
<b>roll-on/roll-off</b>	4.598.499	5.635.811	6.508.522	8.014.800	11.107.021	13.650.611	-18,6%
<b>containers</b>	5.257.457	5.259.904	7.013.809	6.604.901	12.271.266	11.864.805	3,4%
waarvan: intra-Europees	4.149.920	4.128.112	5.073.420	4.791.888	9.223.340	8.920.000	3,4%
intercontinentaal	1.107.537	1.131.792	1.940.389	1.813.013	3.047.926	2.944.805	3,5%
<b>andere</b>	544.327	637.512	116.791	148.380	661.118	785.892	-15,9%
<b>vloeibare producten</b>	3.962.122	4.041.781	907.010	880.105	4.869.132	4.921.886	-1,1%
waarvan:							
<b>aardgas</b>	2.472.042	2.636.695	0	0	2.472.042	2.636.695	-6,2%
<b>geraffineerde olieproducten</b>	1.338.643	1.291.186	884.769	870.600	2.223.412	2.161.786	2,9%
<b>andere</b>	151.437	113.900	22.241	9.505	173.678	123.405	40,7%
<b>stortgoederen</b>	1.615.324	1.667.308	46.113	44.499	1.661.437	1.711.807	-2,9%
waarvan:							
<b>kolen en cokes</b>	28.298	32.152	0	0	28.298	32.152	-12,0%
<b>bouwmaterialen</b>	1.481.563	1.532.230	1.592	1.844	1.483.155	1.534.074	-3,3%
<b>andere</b>	105.463	102.926	44.521	42.655	149.984	145.581	3,0%
<b>algemeen totaal</b>	<b>15.977.729</b>	<b>17.242.316</b>	<b>14.592.245</b>	<b>15.692.685</b>	<b>30.569.974</b>	<b>32.935.001</b>	<b>-7,2%</b>





## Zeescheepvaart

### 3. Modal split van het maritiem verkeer (in 1.000 ton)

	transshipment feeder	zee-Rijn barge	binnenvaart	spoor	weg	pijpleiding	totaal
roro	60	0	0	597	10.450	0	11.107
containers	554	471	82	4.709	6.455	0	12.271
stukgoed	2	0	165	13	481	0	661
vloeibare bulk	1.779	0	7	0	611	2.472	4.869
droge bulk	0	0	64	24	1.573	0	1.661
<b>totaal</b>	<b>2.395</b>	<b>471</b>	<b>318</b>	<b>5.343</b>	<b>19.570</b>	<b>2.472</b>	<b>30.569</b>
<b>% totaal</b>	<b>7,83 %</b>	<b>1,54 %</b>	<b>1,04 %</b>	<b>17,48 %</b>	<b>64,02 %</b>	<b>8,09 %</b>	
<b>% hinterlandverkeer</b>	<b>-</b>	<b>2 %</b>	<b>1 %</b>	<b>19 %</b>	<b>69 %</b>	<b>9 %</b>	

	transshipment feeder	zee-Rijn barge	binnenvaart	spoor	weg	pijpleiding	totaal
roro	0,54%	0,00%	0,00%	5,37%	94,08%	0,00%	100,00%
containers	4,51%	3,84%	0,67%	38,38%	52,60%	0,00%	100,00%
stukgoed	0,30%	0,00%	24,96%	1,97%	72,77%	0,00%	100,00%
vloeibare bulk	36,54%	0,00%	0,14%	0,00%	12,55%	50,77%	100,00%
droge bulk	0,00%	0,00%	3,85%	1,44%	94,70%	0,00%	100,00%
<b>totaal</b>	<b>7,83%</b>	<b>1,54%</b>	<b>1,04%</b>	<b>17,48%</b>	<b>64,02%</b>	<b>8,09%</b>	<b>100,00%</b>

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

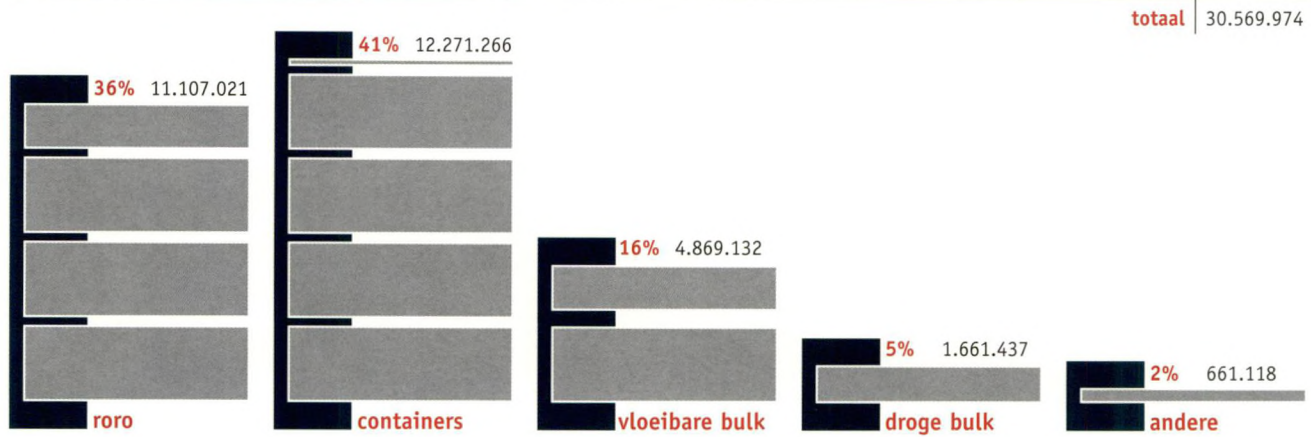
	in	%	uit	%	totaal	%
	<b>15.977.729</b>		<b>14.592.245</b>		<b>30.569.974</b>	
Afrika	2.507.623	16%	199.773	1%	2.707.396	9%
Amerika	278.419	2%	405.326	3%	683.745	2%
Azië	1.207.318	8%	1.811.983	12%	3.019.301	10%
Europa	10.096.738	63%	11.237.786	77%	21.334.524	70%
Oceanië	346.894	2%	96.430	1%	443.324	1%
zee	1.540.737	10%	840.947	6%	2.381.684	8%

### 5. Binnenscheepvaart

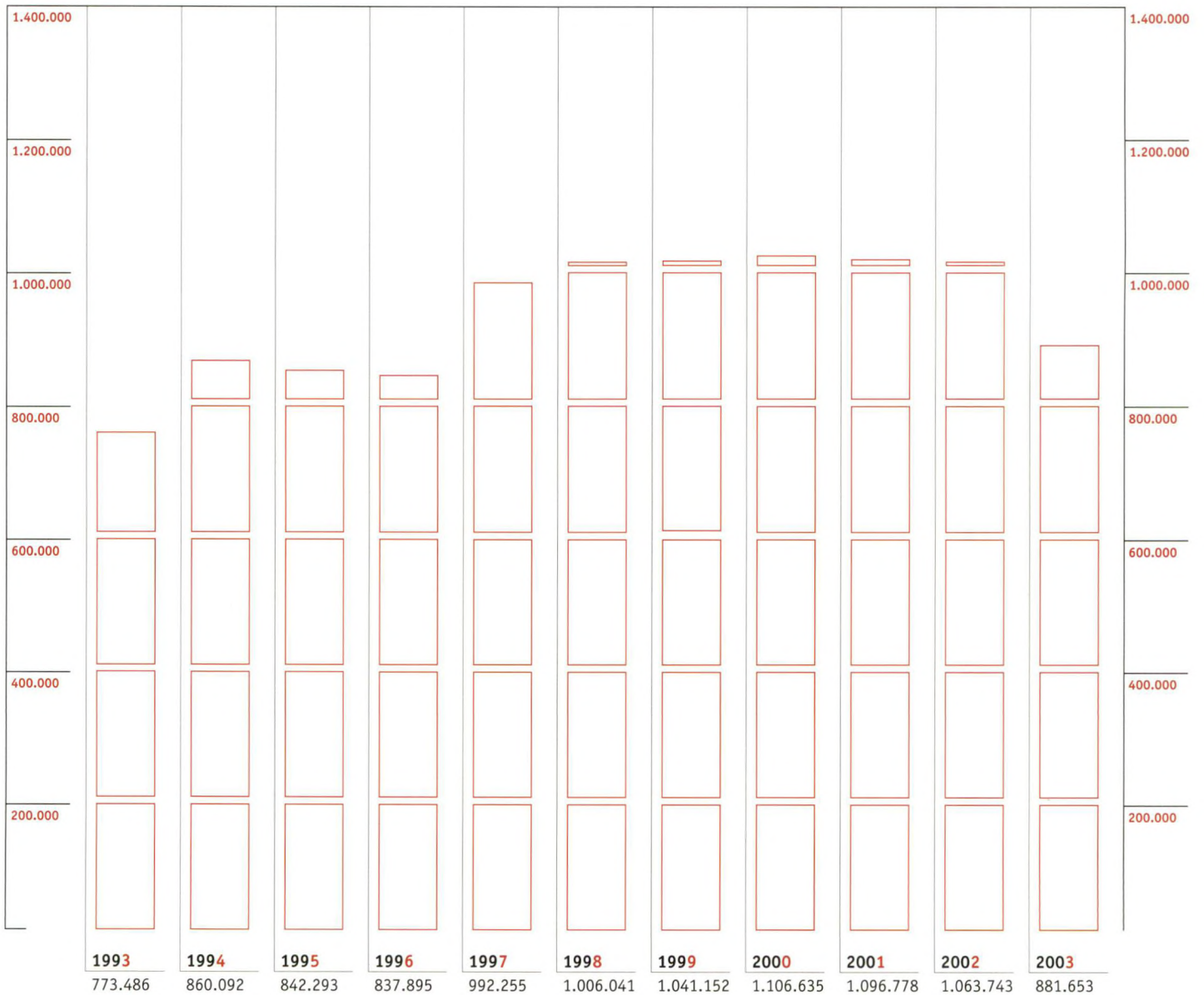
aantal schepen goederenverkeer  (in ton)	2003		2002		totaal		verschil	
	aanvoer	afvoer	aanvoer	afvoer	aanvoer	afvoer	verschil	%
							<b>+80</b>	<b>9,2%</b>
<b>totaal</b>	<b>266.989</b>	<b>253.767</b>	<b>240.683</b>	<b>203.578</b>	<b>507.672</b>	<b>457.345</b>	<b>50.327</b>	<b>11,0%</b>



## Goederenverkeer per sector



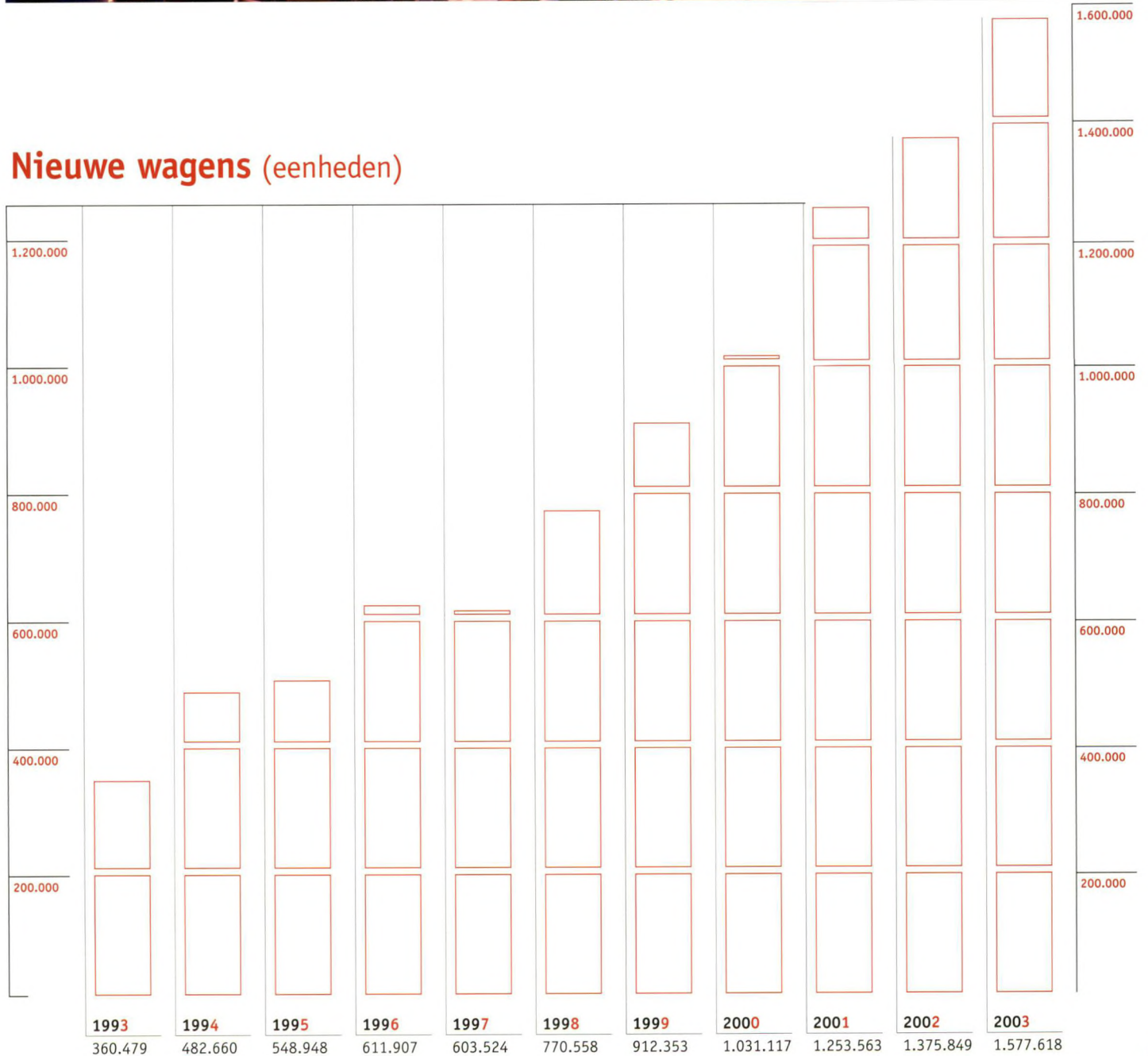
## Vrachtwagens (eenheden)







## Nieuwe wagens (eenheden)

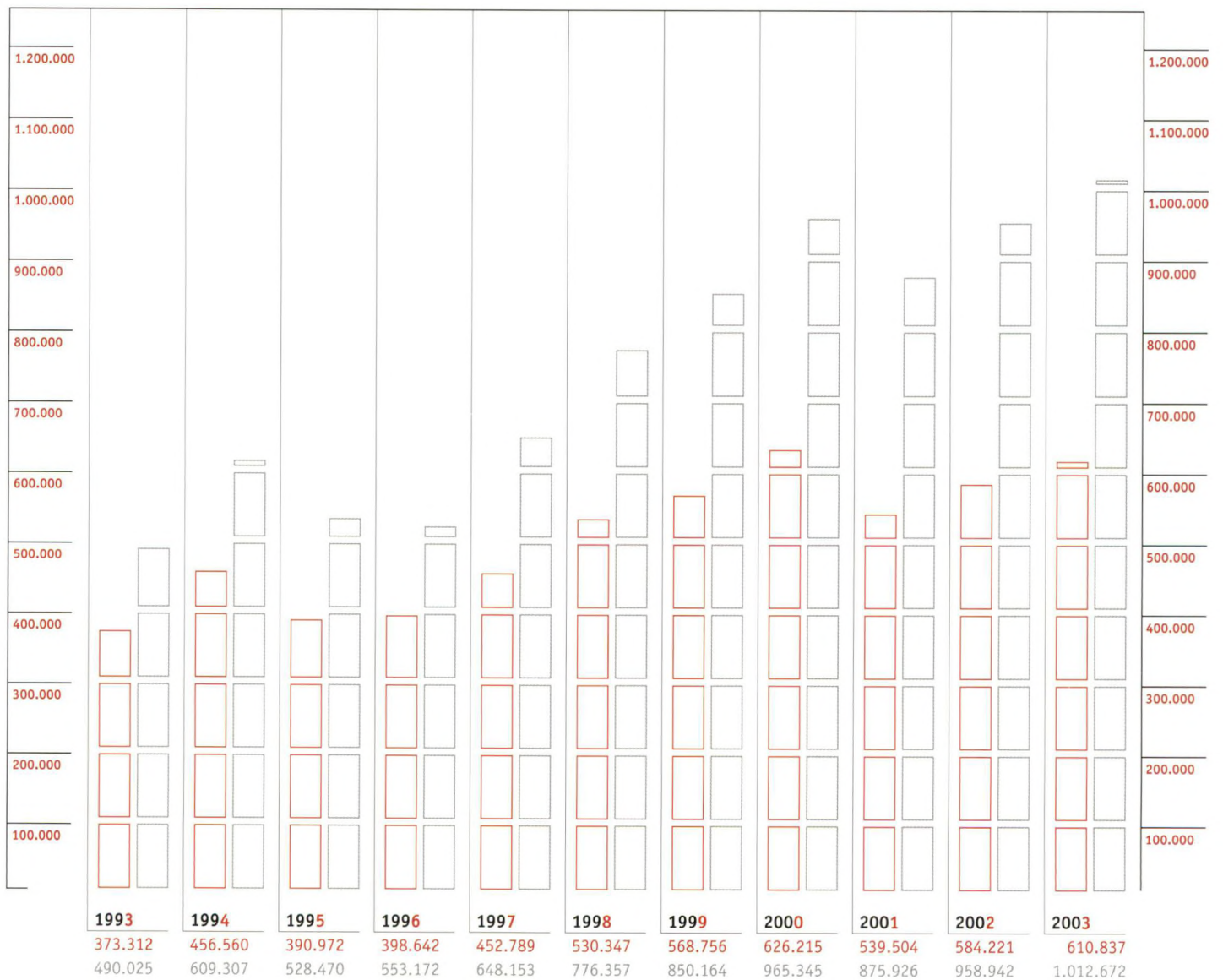




# Containerverkeer (eenheden)



containers  
 TEU





## Financieel overzicht

(in euro)	2003	2002
<b>Balanstotaal</b>	<b>217.842.787,40</b>	<b>202.692.495,28</b>
Inkomsten	42.638.244,55	40.868.914,52
Uitgaven	35.577.964,39	37.867.969,78
Bedrijfsresultaat	1.208.419,97	905.089,07
Financieel resultaat	3.673.200,40	2.552.299,72
Uitzonderlijk resultaat	2.313.245,77	-455.666,35
Belastingen	-134.585,98	-777,70
<b>Winst</b>	<b>7.060.280,16</b>	<b>3.000.944,74</b>
Afschrijvingen	8.753.616,65	7.723.847,35
Waardeverminderingen	8.239,08	11.372,59
Voorzieningen	-3.517.033,98	2.901.174,36
Kapitaalsubsidies	-3.511.991,66	-3.242.920,65
<b>Cash flow</b>	<b>8.793.110,25</b>	<b>10.394.418,39</b>

Tijdens het boekjaar 2003 werd voor een totaal van 25.876.589 EUR investeringen in materieel vaste activa uitgevoerd.

Het balanstotaal neemt toe dankzij de verdere uitbreidingsinvesteringen in de haveninfrastructuur, -superstructuur en de gerealiseerde winst.

Het bedrijfsresultaat ligt iets hoger dan vorig jaar.

Langs inkomstenzijde is er een toename van de concessievergoedingen. Door het wegvallen van een belangrijke klant liggen de scheepvaartrechten lager.

Langs uitgavenzijde liggen de kosten voor publiciteit lager omdat vorig jaar Sail werd georganiseerd. Zijn evenwel gestegen, de kosten voor onderhoud, vnl. met betrekking tot de sluisen, en de afschrijvingen. In tegenstelling tot vorig jaar werden geen aanzienlijke voorzieningen genomen voor latente geschillen. Anderzijds werd een belangrijke dading afgesloten.

Het financieel resultaat werd positief beïnvloed door de aanwending van tussenkomsten op de investeringen en de lagere intresten.

Het uitzonderlijk resultaat wordt bepaald door meerwaarde op realisatie van financiële vaste activa en de afhandeling van een procedure m.b.t. BTW.

Als gevolg van bovenstaande neemt de cash-flow enigszins af.

Voorgesteld wordt het resultaat van het boekjaar als volgt toe te wijzen:

353.014,01 EUR	aan de wettelijke reserves
6.707.266,15 EUR	aan de diverse reserves
7.060.280,16 EUR	

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

Er weze vermeld dat de vennootschap geen activiteiten heeft op het gebied van onderzoek en ontwikkeling.

Er hebben zich sinds de afsluiting van het boekjaar geen belangrijke gebeurtenissen voorgedaan die een invloed hebben op de jaarrekening, evenmin als er omstandigheden zijn die van belangrijke invloed zijn op de toekomstige ontwikkeling van de vennootschap.

## Milieu en veiligheid

Om de besluitvorming voor de verderzetting van de uitbouw van het Zuidelijk Kanaaldok in de achterhaven te kunnen bespoedigen, heeft het Havenbestuur een deelproject-MER hierrond aangevat. 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.

Bij de bespreking door de administraties van het ontwerprapport van deze milieu-effectenbeoordeling werd het wenselijk geacht om ook een matrix op te maken met betrekking tot de inrichtingsmaatregelen in de compensatiegebieden, zoals gebeurd is voor het Deurganckdok in Antwerpen, zodat men een beeld verkrijgt over het geheel. Dit werk is in hoge mate afgerond. Binnen de Vlaamse overheid is er een doorbraak in de besluitvorming en zullen eerst-

daags de nodige beslissingen genomen worden om tot implementatie van de maatregelen over te kunnen gaan. Het MER-rapport voor het deelproject werd ter goedkeuring ingediend, zodat binnenkort de nodige vergunningen voor de bouw van de kaaimuur op de oostelijke oever van het Zuidelijk Kanaaldok kunnen worden aangevraagd.

In uitvoering van de EU-richtlijn 2000/59/EG van 27 november 2000 werd een nieuwe Vlaamse wetgeving van kracht betreffende havenontvangstinstallaties voor scheepsgebonden afval en ladingresiduen.

Het doel van deze richtlijn is de illegale lozing van scheepsafval en ladingresiduen in zee door schepen die gebruikmaken van havens in de Europese Gemeenschap te doen verminderen, teneinde aldus een betere bescherming van het mariene milieu te bewerkstelligen. Dit gebeurt





door de beschikbaarheid en het gebruik van havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen te verbeteren. (cfr. art 1 van de richtlijn)

Een belangrijk element van deze wetgeving is de opstelling van een afvalbeheersplan voor zeehavens. Een dergelijk afvalbeheersplan raamt de noden voor ontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen van zeeschepen die "normaal" deze haven aanlopen.

Havens zijn verplicht het gebruik van deze ontvangstvoorzieningen aan te moedigen, zij zorgen er tevens voor dat deze voorzieningen aan de noden tegemoet komen zonder onnodige vertraging voor het schip. Ze waarborgt een goede dienstverlening en tracht de administratieve rompslomp voor schip en bemanning tot een strikt minimum te beperken. In het jaar 2003 werd het afvalbeheersplan van de Haven Brugge-Zeebrugge door de Vlaamse Minister van Leefmilieu goedgekeurd en de toepassing ervan is ingegaan op 1 januari 2004.

In de oostelijke voorhaven werd op het sterneneiland een verdere evolutie van de vogelpopulatie vastgesteld. Het afgelopen jaar was het vierde broedseizoen dat dit kunstmatig eiland beschikbaar was. De volledige populatie van dwergsternen heeft het eiland al ingenomen. Ook heeft een eerste kolonie van visdieven het eiland uitgekozen als broedplaats. Er mag worden verwacht dat er volgend jaar voldoende vegetatie aanwezig zal zijn om nog meer broedkoppels van deze soort te kunnen aantrekken. Ook werden de eerste broedparen van de kokmeeuw op het eiland vastgesteld. Het is voorlopig nog wachten op de eerste kolonisatie van de grote stern. Dit volledig kunstmatig eiland 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.

## Studies

### Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge

De Vlaamse regering heeft beslist om voor elk van de Vlaamse zeehavens een strategisch plan te laten opmaken. Zoals vorig jaar reeds gemeld werd deze studie reeds in de loop van het jaar 2001 opgestart.

Het plan zal multidisciplinair 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 beschrijven. Dit wordt vertaald in een streefbeeld van de gewenste ontwikkeling en een voorstel van actieplan op korte en op langere termijn.

Binnen de studie van het strategisch plan vinden onder meer de volgende inhoudelijke onderzoeken plaats:

- ▷ economische positionering in een internationale context;
- ▷ invulling economisch ruimtegebruik;
- ▷ ontsluiting van de haven;
- ▷ ecologische infrastructuur;
- ▷ leefbaarheid;
- ▷ toerisme en recreatie;
- ▷ landschapsbouw en beeldkwaliteit;
- ▷ baggerspecie en grondoverschotten.

Deze inhoudelijke onderzoeken gebeuren onder begeleiding van technische werkgroepen, waarna een geïntegreerd streefbeeld wordt opgebouwd en besproken binnen een overkoepelende plangroep ter voorbereiding van besprek-

ing in de stuurgroep, waar de uiteindelijke beslissingen worden genomen.

Op basis van het geïntegreerd strategisch plan zal het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de betrokken zeehaven worden opgemaakt (dit is geen onderdeel van onderhavige opdracht). 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.

In de loop van de maand september 2002 werd een ontwerpstreefbeeld goedgekeurd door de stuurgroep van het strategisch plan. Gedurende het jaar 2003 werden een aantal deelonderzoeken verder verfijnd met het oog op de uitwerking van een eindstreefbeeld.

Momenteel wordt er verder gewerkt aan de besluitvorming en het is de bedoeling van de Vlaamse overheid om de studie en werkzaamheden van het strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge in het voorjaar 2004 af te ronden, waarbij het duidelijk is geworden dat hieraan steeds verdergewerkt zal moeten worden.



## Werken en uitrustingen

### In 2003 uitgevoerde en in uitvoering zijnde werken in de haven van Brugge-Zeebrugge

#### A

#### Werken uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Gewest

#### 1

Verdiepen van de maritieme toegangseul naar Zeebrugge (Pas van het Zand, centraal deel nieuwe buitenhaven en toegang zeesluizen) zodat tijongebonden vaart mogelijk wordt voor schepen met een diepgang van 46 voet (14 m).

Aannemer	TV Noordzee & Kust
Bedrag van de werken	11.000.000 EURO

Dankzij de verdieping van de maritieme toegangseul kan de nieuwe generatie containerschepen tijongebonden Zeebrugge aanlopen.



**B**

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

2

De 6de fase van de herstelling en de renovatie van de kaaimuur van de Leopold II-dam in Zeebrugge werd verder uitgevoerd.

Aannemer	TV Smet Boring-Intersol
Bedrag van de werken	624.937 EURO

3

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

3.1

Bouwen van 225 m kaaimuur

Aannemer	MBG nv
Bedrag van de werken	1.669.518 EURO

3.2

Uitvoeren van de baggerwerken voor de kaaimuur

Aannemer	Decloedt nv
Bedrag van de werken	932.404 EURO

4

Werken aan het Wielingendok en Albert II-dok

4.1

In de westelijke voorhaven werden de werken verder gezet voor de bouw van de kaaimuren in het Wielingendok (657m) en in het Albert II-dok (± 450m).

Aannemer	Van Laere nv
Bedrag van de werken	45.274.210 EURO

4.2

De terreinen gelegen tussen het Wielingendok en de noordzijde van het Albert II-dok werden verder opgehoogd.

Bedrag van de werken	20.318.486 EURO
----------------------	-----------------

4.3

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	379.786 EURO
----------------------	--------------

4.4

De werken voor de bouw van een tweezijdige aanlegsteiger in het Albert II-dok in de westelijke voorhaven in Zeebrugge werden aanbesteed op 4 december 2003.

Aannemer	Depret nv
Bedrag van de werken	4.681.563 EURO



**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 bodemonderzoeken uitgevoerd door Ecorem nv.

**3**

Vernieuwingswerken werden uitgevoerd aan wegenis en kaaiverhardingen.

Aan de nieuwe roro-steiger in het Wielingendok leggen ferry's van Finnlines aan.

**D****Werken uitgevoerd door de privé-sector****1**

Bouwen van loodsen door BRIDGESTONE FIRESTONE EUROPE ten behoeve van hun distributiecentrum voor banden van voertuigen.

**2**

Afwerken van de gebouwen en de verhardingen door Sea-Ro Terminal nv ten behoeve van de papier- en pulpterminal van STORAENSO in de westelijke voorhaven.

**3**

Aanleg van bijkomende verhardingen door TOYOTA voor hun autoterminal aan het Zuidelijk Kanaaldok in de achterhaven in Zeebrugge.

**4**

Aanleg van verhardingen door CTO voor een roro-terminal aan het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven van Zeebrugge.

**5**

Constructie van gebouwen en uitrustingen door TROPICANA ten behoeve van hun Europees distributiecentrum voor fruitsappen.

**6**

Realisatie van een bijkomende roro aanlegplaats in het Wielingendok met ponton en toegangsbrug door SEA-RO TERMINAL.



## 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 2001 realiseren de bedrijven in het havengebied een toegevoegde waarde van 840,6 miljoen euro. 11.223 personen zijn tewerkgesteld in de havenzone.**

Aangezien de cijfers van de studie van de Nationale Bank van België met anderhalf jaar vertraging bekend worden gemaakt, wordt door MBZ zesmaandelijks een periodieke bevraging gevoerd bij de meest representatieve havenbedrijven naar de tewerkstelling. Hieruit blijkt dat gedurende 2003 de tewerkstelling daalde bij de industrie. De dienstensector en de openbare sector stabiliseerden tegenover 2002. De ingebruikname van Tropicana en de toename van de autotrafieken zorgde voor additionele werkgelegenheid.

Binnen de tewerkgestelden in het havengebied zijn de havenarbeiders het meest representatief. Het contingent havenarbeiders bedroeg 1.024 personen eind 2003. Dit is een daling met 32 personen tegenover 2002 door middel van natuurlijke afvloeiing. Het totaal aantal gepresteerde taken stabiliseerde op een niveau van 192.621 taken (4de beste prestatie gedurende de laatste 20 jaar). Het totaal aantal gepresteerde taken per havenarbeider bereikte een constant hoog productiviteitsniveau. Het verlies aan gepresteerde taken bij de roll-on/roll-off trafieken kon bijna volledig worden gecompenseerd door nieuwe taken in de containerbehandeling en de verwerving van

nieuwe arbeidsintensieve autotrafieken. Nieuwe trafieken (bijvoorbeeld de fruittrafieken) en de uitbreidingen van reeds bestaande goederenstromen (in de containersector en de roll-on/roll-off sector) zullen ertoe leiden dat het aantal havenarbeiders in 2004 zal toenemen. Sinds begin 2004 wordt het aantal havenarbeiders uitgebreid.

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 2003 werd een nationaal CAO-akkoord voor de zeehavens afgesloten.

In het najaar van 2002 werd er een sectorconvenant voor de Vlaamse kusthavens afgesloten tussen de Vlaamse Regering en de sociale partners. Knelpunten bij de aanwerving van havenarbeiders werden onderzocht. Inspanningen werden geleverd voor specifieke opleidingen van werknemers en langdurige werkzoekenden uit de kansengroepen.



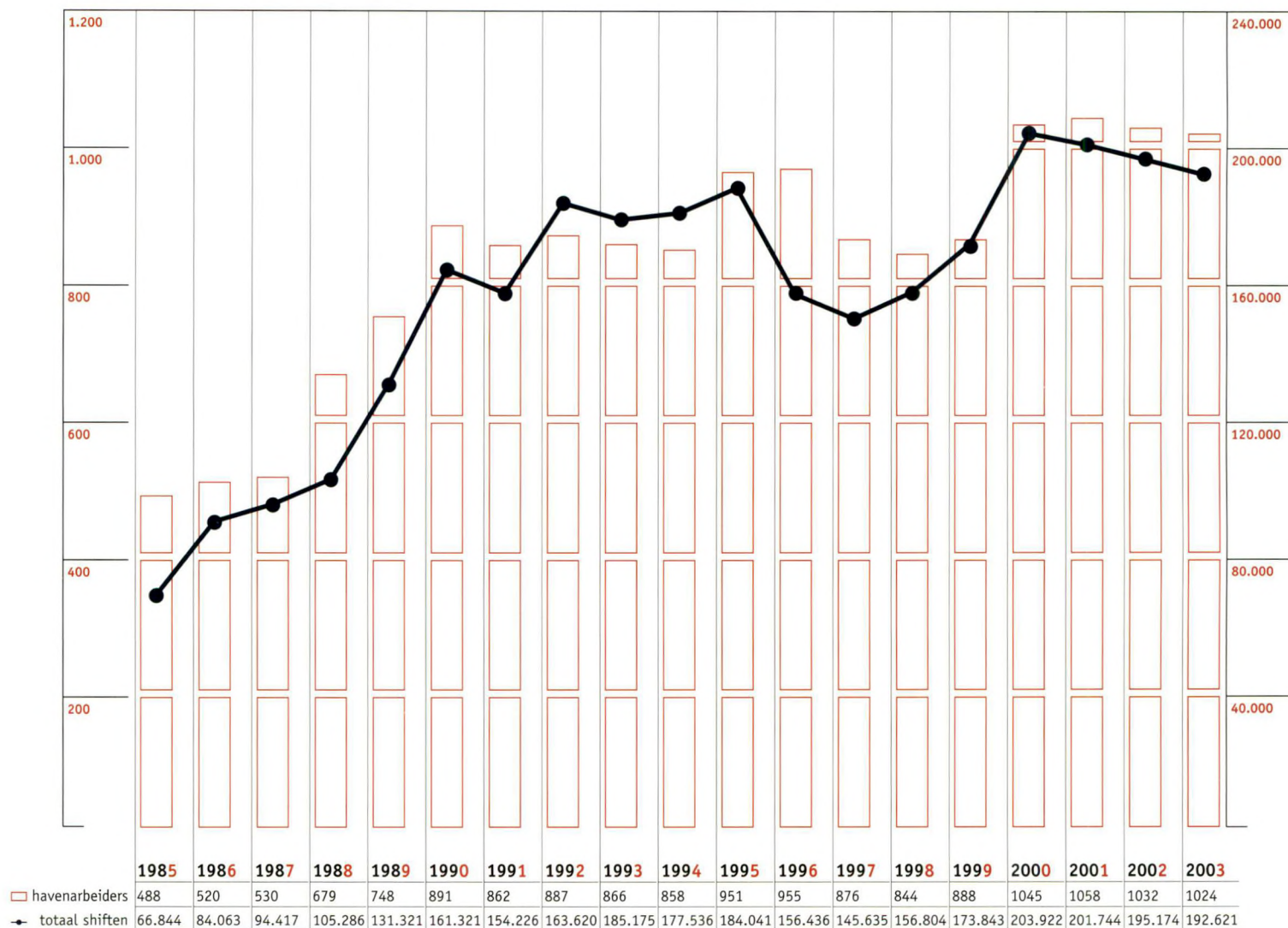


Ook in het voorbije jaar werd een grote inspanning geleverd voor de opleiding, de kennis van de veiligheidsvoorschriften en de permanente vorming van de havenarbeiders. Opleidingen werden verzorgd voor de kwaliteitsvolle behandeling van nieuwe auto's, tugmaster- en straddle carrier-chauffeurs, heftruckchauffeurs, markeerders, jumbochauffeurs, reachstackers, lashing en kraanbedieners. Specifieke ICT-opleidingen werden georganiseerd. Het beleidsplan veiligheid besteedt speciale aandacht aan de alcohol- en drugpreventie.

In 2003 werden tevens initiatieven genomen ten behoeve van de sociale economie. Accessory Plant Services verschaft als invoegbedrijf werk in de "value added logistics" van de autotrafieken aan een twintigtal personen die moeilijk aan bod komen op de arbeidsmarkt. Ook in 2004 zullen nieuwe projecten worden gelanceerd die vorig jaar werden voorbereid zoals het shunten van wagens en het uitvoeren van pre delivery and inspection activiteiten.

Op 31 december 2003 had MBZ 149 personeelsleden in dienst waarvan 126 statutaire personeelsleden en 23 contractuele personeelsleden. In de loop van 2003 werden vier personeelsleden op rust gesteld. Ingevolge het bedrijfsakkoord 2001-2003 zijn acht personeelsleden op 1 juli 2003 vervroegd uitgestapt. Er werden drie nieuwe personeelsleden aangeworven.

# Havenarbeid



bron : Cewez



## Algemene scheepvaartbeweging

	ZEESCHEEPVAART					BINNENSCHIEPVAART	
	aantal schepen	tonnenmaat (*)	aanvoer	afvoer	lading in ton 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
1966	2.543	4.046.181	1.529.621	540.648	2.070.269	1.682	622.513
1967	3.232	8.238.972	1.578.830	555.702	2.134.532	1.574	533.870
1968	4.200	13.000.840	4.372.733	774.150	5.146.883	1.450	498.785
1969	4.436	18.007.428	8.032.297	964.808	8.997.105	1.550	529.230
1970	4.691	18.765.107	8.332.853	1.177.176	9.510.029	1.776	591.787
1971	4.746	22.471.052	8.816.590	1.284.994	10.101.588	1.546	492.740
1972	5.658	26.865.697	8.768.656	1.766.647	10.535.303	1.497	471.039
1973	6.105	29.545.756	10.478.291	2.216.662	12.694.953	1.686	544.072
1974	6.796	32.540.898	11.272.168	2.771.601	14.043.769	1.748	592.425
1975	7.452	35.987.300	9.465.970	2.639.329	12.105.299	1.244	414.508
1976	7.593	36.510.967	9.828.182	2.700.207	12.528.389	1.835	623.090
1977	8.373	39.653.979	9.727.783	3.182.712	12.910.495	1.531	501.872
1978	8.700	42.001.345	10.028.139	3.437.560	13.465.699	1.481	550.654
1979	9.043	45.163.466	10.884.931	4.190.686	15.075.617	1.802	756.633
1980	9.550	48.212.149	10.087.862	4.101.620	14.189.482	1.856	829.932
1981	9.043	45.367.826	8.551.696	4.289.426	12.841.122	1.654	743.692
1982	8.625	39.287.466	5.241.745	4.096.982	9.338.727	1.643	742.889
1983	8.930	39.381.994	5.686.513	4.617.988	10.304.501	1.482	587.265
1984	9.775	41.106.397	6.226.407	5.774.757	12.001.164	1.826	781.239
1985	9.956	42.310.502	7.351.794	6.813.874	14.165.668	1.140	468.822
1986	10.085	42.451.419	7.935.961	7.188.464	15.124.425	1.392	629.831
1987	10.072	48.071.498	9.725.431	7.887.119	17.612.550	1.292	530.880
1988	9.039	48.306.273	11.469.048	8.581.037	20.050.085	1.149	485.573
1989	11.114	59.621.799	15.667.642	10.138.889	25.806.531	1.039	451.181
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

(\*) 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.



# Havenplan

- 01 Pas van het Zand
- 02 Wielingendok
- 03 Albert II-dok
- 04 Britanniadok
- 05 Pierre Vandammesluis
- 06 Verbindingsdok
- 07 Noordelijk Insteekdok
- 08 Zuidelijk Kanaaldok
- 09 Visartsluis
- 10 Boudewijnkanaal
- 11 Ontworpen Noorderkanaal
- 12 Prins Albertdok
- 13 Prins Filipisdok
- 14 Oud-Ferrydok
- 15 Leopoldkanaal (Afleidingskanaal)
- 16 Schipdonkkanaal (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
- 32 Sea-Ro Terminal (Papier- en Pulpterminal)
- 33 P&O Ferries Terminal
- 34 Superfast Terminal
- 35 Sea-Ro Terminal (Zweedse Kaai)
- 36 Sea-Ro Terminal (Hermeskaai - Brittaniamterminal - 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
- 44 Ontworpen roro-terminals

## CONTAINERBEHANDELING

- 45 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 L.N.G.- Terminal (Fluxys)
- 62 Tameco
- 63 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (zand en grint terminal)
- 64 Alzagri (zand en grint terminal)
- 65 Seaport Shipping & Trading
- 66 Minne Port Services
- 67 Hanson (zand en grint terminal)
- 68 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij

## DISTRIBUTIE (gas)

- 71 Zeepipe-terminal (Statoil)
- 72 Interconnector-terminal (Interconnector Baczee)
- 73 Piekbesnoeiingsinstallatie (Fluxys)

## DISTRIBUTIE (andere)

- 75 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
- 76 Bridgestone Firestone Europe
- 77 European Fish Centre (E.F.C.) Zeebrugse visveiling

Geplande havenzone

Bestaande waterwegen of dokken

Waterwegen en dokken in uitvoering of gepland

Woonzones

Wegenis

Spoorwegen

Aardgaspijpleiding

Windturbines

Radartoren

Gebouwen

Steigers





## Nuttige adressen

Havenbestuur Brugge-Zeebrugge :  
 Maatschappij van de Brugse  
 Zeevaartinrichtingen nv (M.B.Z.)  
 P. Vandammehuis  
 Isabellalaan 1  
 8380 Zeebrugge  
**Tel.** +32 (0)50 54 32 11  
**Fax** +32 (0)50 54 32 24  
**Internet** www.portofzeebrugge.be  
**E-mail** mbz@zeebruggeport.be

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
 Departement Leefmilieu  
 en infrastructuur  
 Adm. Waterwegen en Zeewezen  
 Afdeling Waterwegen Kust  
 Vrijhavenstraat 3  
 8400 Oostende  
**Tel.** +32 (0)59 55 42 11  
**Fax** +32 (0)59 50 70 37

Provincie West-Vlaanderen  
 Administratie  
 Provinciehuis Boeverbos  
 Leopold III-laan 41  
 8200 Sint-Andries Brugge  
**Tel.** +32 (0)50.40.73.12  
**Fax** +32 (0)50.40.31.00

Stadsbestuur van Brugge  
 Stadhuis  
 Burg 12  
 8000 Brugge  
**Tel.** +32 (0)50.44.81.11  
**Fax** +32 (0)50.44.80.80

Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij  
 (G.O.M.) West-Vlaanderen  
 Baron Ruzettelaan 33  
 8310 Assebroek  
**Tel.** +32 (0)50.36.71.00  
**Fax** +32 (0)50.37.77.23

Voka-Kamer van Koophandel  
 West-Vlaanderen  
 Sint-Jakobsstraat 70  
 8000 Brugge  
**Tel.** +32 (0)50.33.36.96  
**Fax** +32 (0)50.34.22.97

Association of the Port  
 of Zeebrugge Interests (APZI)  
 Leopold II-dam  
 8380 Zeebrugge  
**Tel.** +32 (0)50.55.27.57  
**Fax** +32 (0)50.55.14.18

Industrieel Samenwerkingsverband  
 voor het Brugse  
 ISB  
 P. Vandammehuis  
 Isabellalaan 1  
 8380 Zeebrugge  
**Tel.** +32 (0)50.54.33.48  
**Fax** +32 (0)50.54.32.70

## Inhoud

Organigram	3
Verslag van de Raad van Bestuur aan de Algemene Vergadering van 28 april 2004	4
Toelichting bij de cijfers	6
Belangrijke gebeurtenissen	10
Financieel overzicht	23
Milieu en veiligheid	24
Studies	26
Werken en uitrustingen	27
Tewerkstelling	30
<b>Tabellen</b>	
Zeescheepvaart	17
Algemeen overzicht	17
Samenstelling van het goederenverkeer	18
Modal split van het maritiem verkeer	19
Herkomst en bestemming per werelddeel	19
Binnenscheepvaart	19
<b>Grafieken</b>	
Goederenverkeer per sector	20
Vrachtwagens (eenheden)	20
Nieuwe wagens (eenheden)	21
Containerverkeer (eenheden)	22
Havenarbeid	32
Algemene scheepvaartbeweging	33

### Vormgeving en grafieken

Idee Productions, Brugge

### Havenplan

MBZ

### Druk

Drukkerij De Windroos, Beernem

### Foto's

Daniël Vanhove, MBZ

Mike Louagie, Oostende

Luchtfotografie Henderyckx, Izegem

Wim De Schampelaere

Dienst Public Relations, MBZ



220