

Beleidsondersteunende paper

KRITISCHE ANALYSE VAN INLAND TERMINALS IN VLAANDEREN: CASES TCT BELGIUM EN BCTN MEERHOUT

Augustus 2014

Thierry Vanellander, Christa Sys, Katrien De Langhe, &
Evelien Boon

Wettelijk depotnummer: D/2014/11.528/7

Steunpunt Goederen- en personenvervoer (MOBILO)

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 47 99

steunpuntmobilo@uantwerpen.be

<http://www.steunpuntmobilo.be>

KRITISCHE ANALYSE VAN INLAND TERMINALS IN VLAANDEREN - Cases TCT Belgium en BCTN Meerhout-

Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer doet beleidsrelevant onderzoek in het domein van transport en logistiek. Het is een samenwerkingsverband van het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen en het Departement MOSI – Transport en Logistiek van de Vrije Universiteit Brussel. Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer wordt financieel ondersteund door de coördinerende minister Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Innovatie en Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding en Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de functioneel aansturende en functioneel bevoegde minister.

De auteurs danken Mevr. M. Beelen (Haven Antwerpen), Mevr. E. 't Kindt (Kabinet), Mevr. Hilde Bollen (Promotie Binnenvaart Vlaanderen), Dhr. L. Calluy (W&Z), Dhr. C. Danckaerts (De Scheepvaart), Mevr. M. Hiel (TCT Belgium) en Dhr. P. Raeymaekers (BCTN Meerhout) voor hun waardevolle inbreng in voorliggende paper.



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Lijst van figuren	2
Lijst van tabellen	3
1 INLEIDING	4
1.1 Doel	5
1.2 Definities.....	6
1.3 Afbakening	7
1.4 Basiskenmerken van Inland terminals	8
2 OVERZICHT VAN DE VERSCHILLENDE INLAND TERMINALS IN VLAANDEREN	10
2.1 Regionale overslagcentra (ROC).....	10
2.2 Beschrijving van de Inland containerterminals Vlaanderen	11
2.2.1 Avelgem Container Terminal.....	13
2.2.2 BCTN	14
2.2.3 TCT Belgium	14
2.2.4 Haven Genk.....	15
2.2.5 Van Moer Stevedoring, Multimodal Inland Container Terminal	15
2.2.6 River terminal Wielsbeke.....	15
2.2.7 Gosselin Container Terminal	16
2.2.8 Gheys Inland Terminal	16
2.2.9 Beverdonk Container Terminal - Antwerp East Port	16
2.3 Samenwerkingsverbanden.....	17
3 PRESTATIES DIENSTVERLENING VAN DE GEVALSTUDIES	18
3.1 BCTN Meerhout.....	19
3.2 Trimodale Container Terminal Willebroek.....	20
4 FINANCIËLE ANALYSE VAN DE GEVALSTUDIES	22
4.1 Liquiditeit.....	22
4.2 Solvabiliteit.....	29
4.3 Rendabiliteit	33
4.4 Toegevoegde waarde.....	36
4.5 Besluit financiële analyse	37
5 SUCCESFACTOREN INLAND CONTAINER TERMINALS.....	9
6 CONCLUSIES EN BELEIDSAANBEVELINGEN	38
7 BIBLIOGRAFIE	41

Lijst van figuren

Figuur 1: Overzicht aantal Inland containerterminals per land	4
Figuur 2: Geografische ligging Inland terminals -2008.....	12
Figuur 3: Geografische ligging Inland terminals - 2012.....	12
Figuur 4: Containerbinnenvaart Vlaamse containerterminals in TEU.....	13
Figuur 4: Overslag aantal TEU en aantal containers op BCTN Meerhout (1997-2010).....	20
Figuur 6: Liquiditeit, solvabiliteit, rendabiliteit en toegevoegde waarde als basiselementen van de financiële situatie van een onderneming.....	22
Figuur 7: Evolutie NBK, NBKB en netto kas TCT Belgium	24
Figuur 8: Evolutie NBK, NBKB en netto kas BCTN Meerhout	25
Figuur 9: Evolutie liquiditeitsratio's TCT Belgium.....	26
Figuur 10: Evolutie liquiditeitsratio's BCTN Meerhout	26
Figuur 11: Evolutie klanten- en leverancierskrediet TCT Belgium	28
Figuur 12: Evolutie klanten- en leverancierskrediet BCTN Meerhout	28
Figuur 13: Evolutie schuldgraad BCTN Meerhout en TCT Belgium	30
Figuur 14: Evolutie financiële onafhankelijkheid BCTN Meerhout en TCT Belgium	31
Figuur 15: Evolutie zelffinancieringsgraad BCTN Meerhout en TCT Belgium	32
Figuur 16: Evolutie dekkingsratio vreemd vermogen BCTN Meerhout en TCT Belgium	33
Figuur 17: Evolutie netto rendabiliteit van de bedrijfsactiva BCTN Meerhout en TCT Belgium.....	34
Figuur 18: Evolutie netto rendabiliteit van het eigen vermogen BCTN Meerhout en TCT Belgium	35
Figuur 19: Evolutie bruto toegevoegde waarde per werknemer BCTN Meerhout en TCT Belgium.....	36

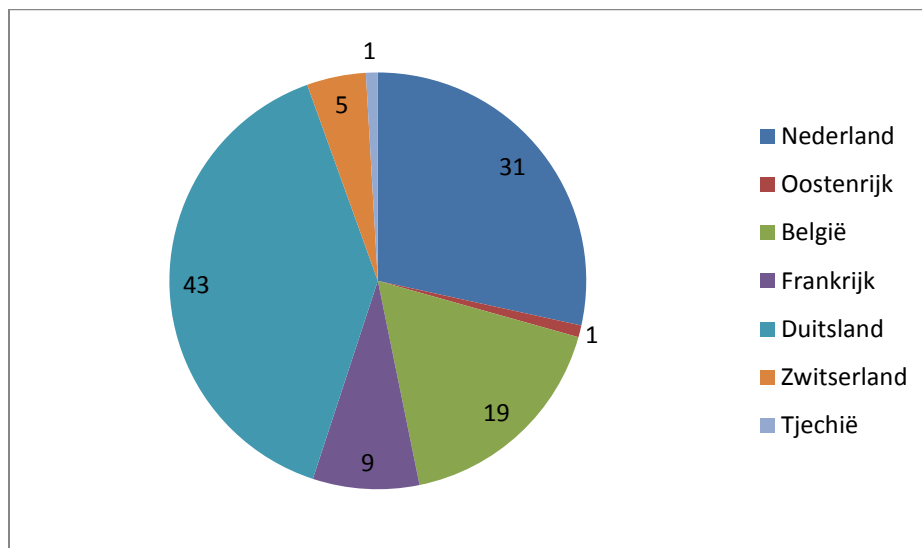
Lijst van tabellen

Tabel 1: Overzicht van dienstverlening op Inland terminals.....	18
Tabel 3: Evolutie containeroverslag TCT Belgium	21
Tabel 4: Evolutie overheidssubsidiëringsgraad BCTN Meerhout en TCT Belgium	37

1 INLEIDING

Het vervoer doorheen een netwerk kan aan efficiëntie winnen of verliezen in de knooppunten van het netwerk. De integrale vervoersstromen kunnen efficiënter gemaakt worden door het optimaliseren van overslagpunten. Zeehavens en luchthavens zijn natuurlijk belangrijke knooppunten binnen transportketens, maar Inland terminals zijn minstens even belangrijk in het hinterlandvervoer. In de vervoersrelaties van en naar de zeehavens spelen Inland terminals een belangrijke logistieke rol. Sinds de jaren '90 zijn terminals gelegen langsheen de waterweg tot volle ontwikkeling gekomen. In figuur 1 wordt een overzicht van het aantal Inland containerterminals per land gegeven. Het aantal containerterminals in Duitsland en Nederland is beduidend groter dan in België. Twaalf van de negentien Belgische containerterminals zijn in Vlaanderen gelegen. Dit is een zeer groot aantal gezien de kleine oppervlakte van Vlaanderen. De vraag stelt zich of het eerder aangeraden is om de huidige Vlaamse Inland terminals te optimaliseren in plaats van het aantal nog uit te breiden.

Figuur 1: Overzicht aantal Inland containerterminals per land



Bron: Eigen verwerking op basis van gegevens <http://www.containerafvaarten.be> > terminallist

Deze beleidsondersteunende paper focust op de Vlaamse Inland containerterminals. Naast het toelichten van het doel van voorliggende beleidsnota is het ook belangrijk om aandacht te schenken aan de gehanteerde terminologie, de afbakening van de studie en de basiskennmerken van Inland terminals.

1.1 Doel

Vlaanderen heeft in het voorbije decennium een stevige toename gekend van het aantal Inland terminals. Die groei komt voort uit het belang van het gebruik van de verschillende vervoersmodi teneinde de positie van Vlaanderen als logistieke draaischijf te behouden en te versterken. Goede connecties met het hinterland worden voor de zeehavens steeds belangrijker, aangezien de concurrentie tussen de havens zich steeds vaker afspeelt op het niveau van de logistieke keten. De toenemende congestie, zowel in het havengebied als in het hinterland, is bijgevolg een belangrijke uitdaging, zowel voor de haven zelf als voor het beleidsniveau.

Het gebruik van de alternatieve modi (spoor, binnenvaart en pijpleidingen) wordt echter niet enkel vanuit de havencontext aangemoedigd. In het algemeen zijn de negatieve aspecten verbonden aan het wegvervoer zoals luchtvervuiling, congestie, geluidsoverlast en ongevallen voor de overheid voldoende redenen om het intermodaal vervoer te stimuleren. Aangezien Inland terminals een belangrijke schakel vormen in het gebruik van deze alternatieve modi, is het logisch dat het beleid zich hierop richt.

Voor lokale overheden zijn deze terminals belangrijk omdat deze sterk kunnen bijdragen tot de regionaal-economische ontwikkeling van het gebied. De vraag naar Inland terminals komt in die zin hoofdzakelijk van de lokale industrie. Voor de lokale industrie biedt een Inland terminal niet enkel de mogelijkheid tot het gebruik van intermodaal vervoer, maar is het tevens een tijdelijke opslagplaats en kunnen er toegevoegde waarde-activiteiten plaatsvinden.

De congestie en andere negatieve effecten van het wegvervoer dwingen ondernemingen en de overheid om alternatieve oplossingen te zoeken. De toegenomen containerisatie, in combinatie met het denken in functie van logistieke ketens, bieden mogelijkheden om gebruik te maken van intermodale oplossingen. Dat is de voornaamste garantie voor een blijvende interesse in Inland terminals, en omdat alles erop wijst dat bovengenoemde trends zich in de toekomst nog zullen versterken, zal het belang van Inland overslagpunten in de keten wellicht alleen maar toenemen.

Er zijn echter ook een aantal kanttekeningen te maken bij het concept van Inland terminals. In het voorbije decennium zijn er talrijke terminals opgericht, die niet steeds optimaal gelokaliseerd zijn. Er wordt in die zin soms gesproken van een wildgroei van terminals, en tegelijk wordt de behoefte aan nieuwe Inland terminals regelmatig in vraag gesteld.

Om gebruik te maken van intermodaal vervoer moeten er bepaalde kritische volumes gehaald worden en is er bijgevolg voldoende schaalgrootte nodig. Dit houdt in dat er voldoende industrie en bedrijven in de buurt van de Inland terminal moeten gelegen zijn. Anderzijds brengt een zekere schaalgrootte ook veel extra wegvervoer met zich mee en moet de omgeving van de Inland terminal hierop voorzien zijn. De inplanting van nieuwe terminals en logistieke terreinen stuit dan ook soms op tegenstand van omwonenden.

De beleidsondersteunende paper wil een inventarisatie maken van de Inland terminals en de regionale overslagcentra in Vlaanderen. Een Inland terminal bevindt zich buiten de grenzen van een zeehavengebied. Er worden alleen containers of containers en bulk/stukgoed/pallets/trailers overgeslagen. In een regionaal overslagcentrum bestaat de overslag uit goederen als bulk, stukgoed, pallets en trailers. Hiertoe wordt eerst een korte beschrijving van de bestaande Inland terminals gegeven. Dit wordt gevolgd door een analyse van de dienstverlening en een analyse van de financiële prestaties van twee geselecteerde gevalstudies. Tot slot volgen de conclusies en beleidsaanbevelingen.

1.2 Definities

In de literatuur over Inland terminals worden tal van begrippen gehanteerd. Een aantal van de vaak voorkomende termen zijn overslaglocatie, *dry port*¹, *inland port*, *inland terminal*, *inland platform*, *inland hub*, Regionaal Overslag Centrum (ROC), logistiek platform, satelliet-terminal, *inland logistics zone*, *inland intermodal centre*,... De verschillende karakteristieken, diensten en posities van de bestaande terminals hebben voor een uitgebreide lijst van benamingen gezorgd.

Om ervoor te zorgen dat de gebruikte terminologie in deze studie duidelijk is, worden de belangrijkste bestaande types hieronder beschreven. Daarna wordt er aangegeven welke terminals nader bestudeerd worden.

- ***Overslaglocaties:***

Dit zijn locaties aan een waterweg gelegen waar overslag van goederen plaatsvindt. Deze term wordt voornamelijk gehanteerd wanneer men over bulkgoederen spreekt, maar er kunnen ook containers behandeld worden.

¹ Een *dry port* is een overslaglocatie ingericht voor de overslag van goederen van spoor naar weg, en omgekeerd.

- **Containerterminals:**

Containerterminals zijn overslaglocaties die speciaal zijn ingericht voor de op- en overslag van containers; meestal zijn er speciale kranen beschikbaar. Containerterminals hebben een sterke link met de zeehavens en dienen steeds vaker als hinterland-hub van de zeehavens.

- **Regionale overslagcentra (ROC's):**

Regionale overslagcentra zijn plaatsen waar niet-gecontaineriseerde goederen zoals bulk, pallets en stukgoed worden overgeslagen en die vooral gericht zijn op de bedrijven in de omliggende regio.

- **Bi-/trimodale Inland terminal:**

Een bimodale Inland terminal is ontsloten door middel van twee vervoersmodi, waarvan de ene meestal de weg is en de andere binnenvaart of spoorvervoer. In het geval van water/weg wordt de term *barge terminal* gehanteerd. Trimodale terminals zijn ontsloten door zowel weg, binnenvaart als spoor.

- **Intermodale/multimodale terminal:**

Deze terminal is ontsloten door meerdere vervoersmodi en behandelt ge-unitiseerde vracht zoals containers, pallets en swap bodies.

- **Logistieke platformen:**

Een logistiek platform is een bedrijventerrein of logistieke zone die naast de basisfuncties van een overslaglocatie of terminal ook kantoren, opslagruimte, productiesites en andere waarde-toevoegende activiteiten (*Value-added Logistics* en *Value-added Services*) omvat. Hier kunnen vervoersstromen gebundeld worden, zodat het gebruik van alternatieve modi ook haalbaar wordt voor kleinere bedrijven.

In deze beleidsondersteunende paper wordt de term Inland terminal gebruikt als overkoepelende benaming voor een locatie die in het hinterland gelegen is en waar goederen overgeslagen worden. Wanneer er voornamelijk containers behandeld worden, wordt de term Inland containerterminal gehanteerd.

1.3 Afbakening

Enkel de ROC's en de Inland containerterminals in Vlaanderen die via de binnenvaart ontsloten zijn en publiek toegankelijk zijn, worden in deze beleidsondersteunende paper bestudeerd. Verder gelden in deze nota onderstaande specificaties.

- Onder Inland terminal wordt verstaan die terminals die geen deel uitmaken van het zeehavengebied.²
- Publiek toegankelijk: de terminal mag niet uitsluitend toegankelijk zijn voor één of een beperkt aantal bedrijven. Derde partijen kunnen gebruik maken van de terminal om hun goederen te laten overslaan.³

1.4 Basiskenmerken van inland terminals

De basiskenmerken van een Inland terminal bepalen mee welke diensten deze terminal kan aanbieden. Bepaalde eigenschappen zoals de ligging van de terminal, de oppervlakte en de kaailengte, ... zijn cruciaal bij de verdere ontwikkeling van een terminal.

Wat betreft de **ligging** is de tijdsafstand tot de zeehavens, net zoals de verbinding met het hinterland, belangrijk. Hiervoor zijn de aanwezigheid van autosnelwegen, grote regionale verbindingswegen en binnenvaart- en spooransluitingen fundamentele aspecten. Voor de binnenvaartverbindingen is de klasse van de vaarweg, net zoals de aanwezigheid van bruggen en sluzen belangrijk.

De **oppervlakte** van de terminal en de **kaailengte** en de mogelijkheden tot uitbreiding geven aan wat de maximumcapaciteit van de terminal is. Deze eigenschappen bepalen mee of de activiteiten in de toekomst kunnen uitgebreid worden. Zo zal een kleine terminal zonder mogelijkheden tot uitbreiding zal naar de toekomst toe geen grote bijkomende trafieken aankunnen.

De **maximale capaciteit** (overslag en opslag) toont het belang van de terminal en van de schaalgrootte die voor bepaalde activiteiten en diensten noodzakelijk is. De oppervlakte bepaalt mee de mogelijkheden om magazijnen te plaatsen, opslag te voorzien, andere services aan te bieden enz. De toegevoegde waarde-activiteiten die op een Inland terminal worden aangeboden, zijn onder meer het aanbrengen van labels, herverpakken van goederen, fumigeren, controleren van de kwaliteit enz.

Verder is ook het **behandelingsmateriaal** op de terminal van belang. Voor het laden, lossen en behandelen van containers kunnen de terminals verschillende types van materiaal inzetten, elk met hun eigen kostprijs en efficiëntie. Voor het laden en lossen van schepen wordt gebruik gemaakt van een

² Ghent container terminal valt buiten de scope van het onderzoek.

³ Terminals uitsluitend gericht op één specifieke klant (bv. BATOP, Herent en Euroshoe terminal, Beringen), één specifieke sector (bv. Chemische sector –Gheys, Mol) vallen buiten de scope van het onderzoek.

portaalkraan, mobiele kraan of *reach stacker*, terwijl *straddle carriers*, *reach stackers* of vorkheftrucks gebruikt worden voor het transport op de terminal.

1.5 Succesfactoren inland container terminals

Het is mogelijk om op basis van de gevalstudies en de literatuur een aantal factoren te identificeren die belangrijk zijn in het succes van een Inland containerterminal. De belangrijkste worden hier kort beschreven.

Allereerst is het belangrijk dat de terminal voldoende dicht bij de klant gelokaliseerd is. Hoe dicht bij de klant, hoe minder voor- en natransport er dient te gebeuren via de weg. De belangrijkste klanten van de beide terminals uit de gevalstudie bevinden zich op redelijk korte afstand (20km). De grote verladers die zich in de logistieke zones bij de terminal bevinden, zorgen ervoor dat voldoende basisvolume beschikbaar is.

Verder is het nodig dat de terminal initieel de kosten kan beperken, maar dat er evenwel voldoende capaciteit beschikbaar is wanneer deze goed draait. Daarom wordt een gefaseerde ontwikkeling aangeraden, waarbij de terminal kan uitbreiden naargelang de vraag. Dit is zowel bij de terminal van BCTN Meerhout (voormalig WCT) als TCT Belgium het geval geweest.

Uiteraard zijn de connecties via weg, water en spoor cruciale aspecten van de werking van een Inland terminal. Niet enkel het bestaan van de verbinding, maar eveneens de kwaliteit van de dienstverlening en de intensiteit van het gebruik zijn belangrijke factoren. Beide terminals uit de gevalstudie zijn gedurende een bepaalde periode trimodaal geweest, maar hebben het gebruik van het spoor op zeker moment stopgezet. Voor de binnenvaart is de frequentie van de afvaarten een belangrijke factor.

De positie die een terminal heeft in het gehele netwerk is een belangrijk aspect. Er wordt steeds meer gehandeld in functie van logistieke ketens en netwerken. Een terminal kan op zichzelf misschien slechts een beperkte impact hebben (op toegevoegde waarde,...), maar kan een belangrijke factor zijn voor het hele netwerk. Ook het aangeboden dienstenpakket en de complementariteit met de zeehaven zijn hierin steeds belangrijker.

2 OVERZICHT VAN DE VERSCHILLENDE INLAND TERMINALS IN VLAANDEREN

Sectie 2 geeft een overzicht van de regionale overslagcentra en containerterminals in Vlaanderen. Daarnaast wordt in deze sectie ook stilgestaan bij samenwerkingsverbanden.

2.1 Regionale overslagcentra (ROC)

Een ROC heeft bundelt goederenstromen van of voor een bepaalde regio. Het betreft hier bulkgoederen⁴, stukgoederen en pallets⁵. In tegenstelling tot de containerterminals is er weinig informatie beschikbaar over ROC's in Vlaanderen. In Nederland werd er in 2005 een studie uitgevoerd met als doel de inventarisatie van Inland containerterminals en ROC's (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005).

Enkele concrete initiatieven die in Vlaanderen lopen en waar met marktpartijen wordt onderhandeld met betrekking tot ROC's zijn de volgende:

- (gepland) aan het Wijngaardveld in Aalst komt een regionaal overslagcentrum (gelegen langs de rechteroever van de Dender)
- (gepland) ROC Aalter op het bedrijventerrein Woestijne

Verder zijn er in de voorbije jaren allerhande studies uitgevoerd naar de mogelijkheden van enkele andere ROC's, zoals:

- ROC Sint-Pieters-Leeuw, gelegen langs het kanaal naar Charleroi, dus een as die onderdeel vormt van het kern-TEN-T-netwerk.

Opvallend is het feit dat de ROC's in de praktijk voornamelijk containers behandelen, ook al staan ze in principe voor alle goederen open. In Nederland is dit ook het geval. Deze markt werkt in principe enkel voor containers. Er zijn wel enkele samenwerkingsverbanden tussen bedrijven om samen gebruik te

⁴ Vervoer van bouw materiaal via regionale watergebonden distributiecentra: zie innovatieve projecten zoals 'Build over Water' (<http://www.vim.be/projecten/build-over-water>) en Distribouw (<http://www.vim.be/projecten/distribouw>).

⁵ Meer info: Mommens & Macharis, 2012

maken van een kaai, maar deze werking staat niet open voor anderen: typisch gaat het dan om een overeenkomst tussen deze bedrijven.

Op de website van Promotie Binnenvaart Vlaanderen staat een overzicht van alle bedrijven en kaaien aan het water (zie interactieve kaart⁶). Al deze bedrijven kunnen in theorie hun kaai openstellen voor derden, maar in praktijk gebeurt dit weinig. In deze studie zal dus verder gefocust worden op Inland containerterminals.

2.2 Beschrijving van de inland containerterminals Vlaanderen

Een overzicht van de 11 multimodale terminals die in 2008 in Vlaanderen in werking waren, wordt weergegeven in figuur 2. Deze terminals zijn echter niet allemaal publiek toegankelijk. In bijlage wordt een overzicht gegeven van de huidige Inland containerterminals in Vlaanderen die via de binnenvaart ontsloten zijn en die publiek toegankelijk zijn. De datum van ingebruikname van de terminal laat zien welke evolutie het Vlaamse terminallandschap heeft ondergaan in de laatste decennia. De kolom modi geeft aan of de Inland terminal bi- of tri-modaal ontsloten is. De meeste Inland binnenvaart-containerterminals in Vlaanderen zijn dus bi-modaal, wat in de praktijk inhoudt dat ze enkel via weg en binnenvaart bereikbaar zijn.

Vergelijking van figuur 2 en figuur 3 maakt duidelijk dat het aantal spoor/weg terminals over de periode 2008-2012 eerder stabiel is gebleven terwijl het aantal Inland terminals aanzienlijk is gestegen (Meers et al., 2013). Onderzoek van Meers et al. (2013) toont verder aan dat vooral in de provincies Antwerpen en Limburg het landschap van de terminals een grote dichtheid kent. Dezelfde auteurs merken op dat een te dicht terminalnetwerk echter het risico loopt overcapaciteit te creëren als de volumes in de marktgebieden van de terminals te klein worden (Meers et al., 2013).

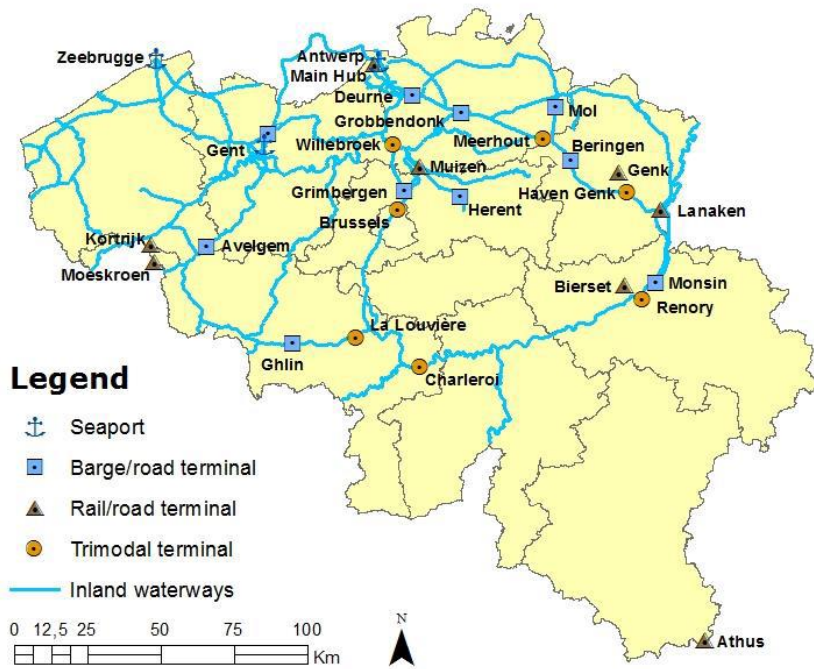
⁶ <http://www.binnenvaart.be/nl/waterwegen/kaaimuren.asp#>

Figuur 2: Geografische ligging Inland terminals -2008



Bron: Pekin (2009)

Figuur 3: Geografische ligging Inland terminals - 2012

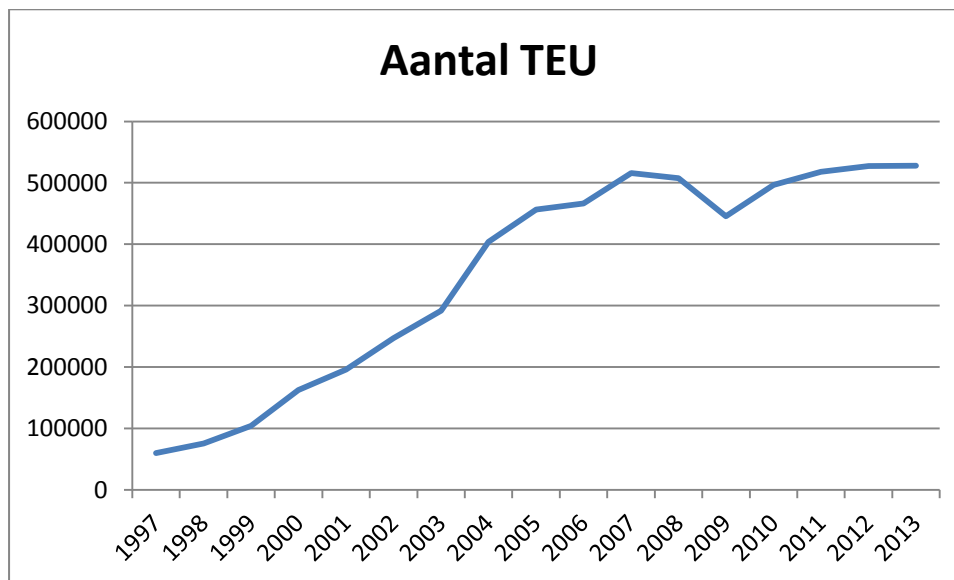


Bron: Meers et al., 2013

Figuur 4 geeft de evolutie van de containerbinnenvaart van de Vlaamse containerterminals weer. Het is duidelijk dat deze vanaf 1997 een gestage groei heeft gekend. In de periode van de laatste crisis (2008-2009) is er wel een daling merkbaar, vanaf 2010 neemt de overslag opnieuw toe.

In al deze terminals samen steeg tussen 1997 en 2013 het volume behandelde eenheidsladingen met 783% voor het binnenvaart/wegvervoer, van 59.700 TEU in 1997 tot 527.652 TEU in 2013 (Macharis et al., 2012).

Figuur 4: Containerbinnenvaart Vlaamse containerterminals in TEU



Bron: Eigen samenstelling op basis van gegevens Promotie Binnenvaart

Per inland terminal in Vlaanderen volgt hierna een beschrijving van de ontwikkeling en karakteristieken .

2.2.1 Avelgem Container Terminal

De Avelgem Container Terminal (AVCT) is de eerste opgerichte Vlaamse Inland containerterminal, daterend uit 1991, door Kees Groenenboom opgestart. De terminal is gelegen aan de Bovenschelde in de West-Vlaamse gemeente Avelgem en beschikt over een kade met een lengte van 200 meter. De totale oppervlakte van de terminal bedraagt 1,9ha (Macharis & Verbeke, 2004). De terminal biedt regelmatige binnenvaartverbindingen aan met de havens van Antwerpen (4x/week), Rotterdam (5x/week) en Westdorpe (5x/week) (zie www.containerafvaarten.be). Verder ligt de terminal in de nabijheid van de

autosnelweg E17. De terminal wordt uitgerust door de groep Groenenboom, die een meerderheidsbelang heeft in AVCT⁷. De inland terminal AVCT in Avelgem is in nauwe samenwerking met TCT Belgium via de binnenvaart dagelijks verbonden met de ECT-diepzee-terminals op de Rotterdamse Maasvlakte.

2.2.2 BCTN Meerhout

BCTN Meerhout (Benelux Container Terminal Netwerk) ligt aan het Albertkanaal op de grens tussen de provincies Limburg en Antwerpen. Deze tweede Vlaamse Inland container terminal, toen nog gekend onder de naam Water Container Terminal, werd opgericht in 1996 in Meerhout. In juli 2006 werd de terminal onderdeel van de Euroports-group en wijzigde de benaming in Euroports Containers Meerhout. In mei 2013 hebben Euroports en Inland Terminals B.V. een akkoord bereikt over de verkoop van Euroports Containers Meerhout NV (ECM). Vanaf maart 2014 heet Euroports Containers Meerhout voortaan BCTN Meerhout.

De oppervlakte van de terminal bedraagt 10ha en er is een kade van 350m beschikbaar. BCTN Meerhout biedt regelmatige binnenvaartdiensten aan naar de havens van Antwerpen (4x/week), Rotterdam (7x/week) en Zeebrugge (4x/week). Verder werd er vanaf 2006 ook gebruik gemaakt van het spoor (Zeebrugge). Deze dienst werd echter enkele jaren later stopgezet. BCTN Meerhout is dus in principe één van de trimodaal ontsloten terminals in Vlaanderen, maar maakt slechts gebruik van twee modi.

2.2.3 TCT Belgium

De Trimodale Container Terminal (TCT) Belgium (Willebroek) werd in het jaar 2000 opgericht door een joint venture tussen ECT en goederenbehandelaar RCT Verbeke. TCT Belgium is 100% dochter van ECT.

De terminal ligt vlakbij de aansluiting tussen het kanaal Brussel-Zeeschelde en de Schelde en wordt uitgerust door ECT. De oppervlakte van de terminal bedraagt 10ha en de kade heeft een lengte van 350m. De terminal onderhoudt via de binnenvaart regelmatige verbindingen met de havens van Antwerpen (5x/week), Rotterdam (5x/week) en Zeebrugge (1x/week) en zowel de autosnelwegen A12 en E19 liggen vlakbij. Hoewel de terminal initieel ook een spooraansluiting had, is deze sinds 1999 niet meer in gebruik. De relatief korte afstand tot de dry port Muizen (bij Mechelen) biedt echter mogelijkheden, al houdt het een extra overslag in.

⁷ <http://www.groenenboomtransport.nl/groenenboom.html>

2.2.4 Haven Genk

De haven van Genk bestaat al lange tijd, maar op het einde van de jaren '90 werd de oude kolenhaven gemoderniseerd. Ze werd omgevormd tot trimodale terminal die zowel containers als bulk kan behandelen. Via de binnenvaart worden de havens van Antwerpen, Rotterdam en Zeebrugge op regelmatige basis aangedaan en daarnaast zijn er talrijke spoorconnecties. De kaailengte die beschikbaar is voor containeroverslag bedraagt 500m en heeft een oppervlakte van 12ha, waarvan 7ha voor binnenvaart en 5ha voor spoorvervoer (Haven Genk, 2011). Haven Genk ligt aan het Albertkanaal en is via de autosnelwegen E313 en E314 voor het wegverkeer ontsloten.

2.2.5 Van Moer Stevedoring, Multimodal Inland Container Terminal

De Cargovil Container Terminal (CCT) (huidige naam Van Moer Stevedoring, Multimodal Inland Container Terminal) is gelegen te Grimbergen aan het kanaal Brussel/Zeeschelde. De terminal werd opgericht in 2002 en werd uitgebaat door Independent Barge Operators N.V. (IBO), een dochteronderneming van Hessenatie Logistics⁸. Op dat moment draaide de terminal niet op volle toeren. Dit werd al snel toegeschreven aan een gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden; een rem op de ontwikkeling van de containerhaven. Een voordeel van de terminal is dat die voor overslag- en tijdelijke opslagplaats kan gebruikt worden. Sinds het voorjaar van 2011 wordt de terminal uitgebaat door Van Moer Stevedoring, een nieuw filiaal van de Van Moer Group. Van Moer is gespecialiseerd in containervervoer, zowel op de weg, het spoor als op het water. De terminal, aan het insteekdok de Darse, heeft een totale oppervlakte van 1,8ha en een beschikbare kaailengte van 180m. Met de bouw van de containerterminal was ongeveer 50 miljoen euro gemoeid. Van Moer Stevedoring, Multimodal Inland Container Terminal heeft regelmatige lijndiensten naar de havens van Antwerpen en Rotterdam. Verder is de terminal via de weg te bereiken via de autosnelwegen E19 en A12 (www.vanmoergroup.com).

2.2.6 River terminal Wielsbeke

De River Terminal Wielsbeke (RTW) is opgestart in 2004 door Seaport Terminals, een dochteronderneming van Katoen Natie, en ligt aan de Leie in de provincie West-Vlaanderen. De terminal beschikt over een kade met een lengte van 255m en een totale terminaloppervlakte van 1,8ha, die echter nog uitbreidbaar is. De terminal is via de weg bereikbaar via de E17. In het jaar 2009 werden de

⁸ Een volledige dochteronderneming van de Compagnie Maritime Belge of CMB-groep.

containeractiviteiten op de terminal stopgezet. Sindsdien worden er enkel nog bulkgoederen overgeslagen. Eind 2014 (19 november) werd de terminal opnieuw geopend.

2.2.7 Gosselin Container Terminal

De Gosselin Container Terminal (GCT) is gelegen aan het Albertkanaal in Deurne, vlakbij Antwerpen. Deze terminal is in 2002 van start gegaan, heeft een oppervlakte van 4ha en beschikt over 340m kade voor binnenschepen. De terminal biedt een breed gamma aan diensten, zoals opslag, *stuffen* en *strippen* van containers, verpakking e.d. Naast containers wordt er ook project-cargo behandeld op de terminal. De terminal heeft regelmatige verbindingen met de havens van Antwerpen (5x/week) en Rotterdam (2x/week) via de binnenvaart.

2.2.8 Gheys Inland Terminal

De binnenvaartterminal in Mol bevindt zich aan het kanaal Dessel-Kwaadmechelen en werd in 2006 door de transportgroep Gheys opgericht. Met een oppervlakte van 1ha en 100m kade is het een relatief kleine Inland terminal. De terminal behandelt zowel containers als stuk- en bulkgoed en omvat naast de laad- en losinfrastructuur eveneens magazijnen, verpakkingsmachines e.d. De terminal is ontsloten via binnenvaart en wegvervoer (via de autosnelweg E34). Deze terminal is vrij dicht bij de Inland containerterminal van Meerhout gelegen.

2.2.9 Beverdonk Container Terminal - Antwerp East Port

De terminal langs het Albertkanaal in Grobbendonk die eind 2011 in werking is getreden, wordt gezien als een containertransferium⁹ voor de haven van Antwerpen. In dit transferium zullen containers worden overgeladen van de vrachtwagen op een binnenschip en van kleinere binnenschepen op grotere, of omgekeerd telkens. De containerterminal ligt op ongeveer 30km van de haven van Antwerpen en heeft een oppervlakte van 10ha.

De terminal is voor 80% eigendom van DP World, maar is publiek toegankelijk. Hiertoe participeert ook het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (20%) in deze terminal. Naast deze intermodale terminal wordt eveneens een logistieke zone ontwikkeld. Dagelijks zijn er afvaarten naar Zeebrugge, Antwerpen en Rotterdam. De laatste twee jaren werd ruim 30.000 standaardcontainers behandeld.

⁹ Een containertransferium is een publiek-privaat samenwerkingsverband.

2.3 Samenwerkingsverbanden

In 2003 werd het samenwerkingsverband 'Inland Container Barge Operators' of ICBO opgericht in Vlaanderen. De Nederlandse tegenhanger die al langer bestond en waarop het gebaseerd is, is het VITO. Het doel van dit samenwerkingsverband is de krachten te bundelen bij onderhandelingen met de overheid, havenautoriteiten e.d. Ook gezamenlijke promotie naar verladers toe valt onder de doelstellingen. De terminals die hierin verenigd zijn, zijn TCT Belgium, BCTN, AVCT, GCT, CCT en BATOP Herent (Cargill)¹⁰ (De Neve, 2007).

Wat hun dagelijkse werking betreft, werken de Inland terminals in Vlaanderen veelal onafhankelijk van mekaar. Wanneer Inland terminals met elkaar verbonden zijn (bijvoorbeeld tot dezelfde groep behoren), kunnen mogelijkheden tot optimalisatie eenvoudiger benut worden dan wanneer de terminals onafhankelijk zijn. De mogelijkheden tot operationele samenwerking zijn afhankelijk van onder meer de locaties van de terminals en de evenwichten in goederenstromen. Een voorbeeld van een dichte samenwerking is die van de terminals AVCT en TCT Belgium voor de verbinding met de ECT-terminal in Rotterdam.

Een tweede voorbeeld betreft het GALA-netwerk¹¹. De afkorting GALA staat voor Genk, Athus, Luik, en Antwerpen. Het betreft een samenwerkingsverband tussen 4 onafhankelijke Belgische Inland terminals, nl. de ATO terminal in de haven van Antwerpen, de Euro Terminal Genk (ETG) en twee terminals in Wallonië (Terminal Container Athus of TCA en Liège Container Terminal of LCT). Dergelijke samenwerking laat toe een ruimer aanbod aan te bieden, zowel voor binnenvaart als voor spoor.

¹⁰ Batop/Cargill terminal is eerdere een kleinschalige terminals vlakbij Leuven. Deze industriële of privé terminal wordt collectief beheerd door de binnenvaartoperator Dasbach, de stuwadoor en terminal-operator Zuidnatie en de expediteur Transmarcom. De terminal is actief sinds 2003 en is gelegen aan het kanaal Leuven-Dijle. Dit kanaal laat binnenschepen van het type Kempenaar (of kleiner) toe (klasse 2) (Van Looveren, 2009). De oppervlakte van de terminal werd in 2010 tot 12.000m² uitgebreid met een kaailengte van 180m (Huybrechts, 2009; Macharis & Verbeke, 2004).

¹¹ Meer info: zie <http://www.gala-network.be/nl/numbers.html> en <http://www.portofantwerp.com/nl/news/belgische-inland-terminals-werken-samen#sthash.GhemN31G.dpuf>

3 PRESTATIES DIENSTVERLENING VAN DE GEVALSTUDIES

De dienstverlening op een Inland terminal omvat verschillende aspecten. In tabel 1 worden de voornaamste diensten samengevat. Vooreerst zijn er de diensten die verband houden met het vervoer van de goederen, zoals het laden en lossen, het fysische transport van de goederen en het ter beschikking stellen van kranen en rollend materieel. Verder kan er goederenbehandeling (*stuffing* en *stripping*) plaatsvinden er worden er mogelijk hersteldiensten voor containers aangeboden (Macharis, 2007; Van Looveren, 2009).

Tabel 1: Overzicht van dienstverlening op Inland terminals

Binnenvaartvloot
Documentenbehandeling
Douaneformaliteiten
Behandelingsmateriaal
Lege container-activiteiten
Opslag en <i>warehousing</i>
Prijs laden/lossen
<i>Stuffing</i> en <i>stripping</i>
<i>Value Added Logistics (VAL)</i>
Voor- en natransport

Bron: Van Breedam e.a. (2004)

Ook kan een Inland terminal administratieve diensten zoals bundelingsactiviteiten, expeditiediensten e.d. aanbieden. De Inland terminal kan eveneens het voorraadbeheer van klanten op zich nemen (Macharis, 2007; Van Looveren, 2009). Hoe meer van dergelijke diensten een Inland terminal kan aanbieden, hoe aantrekkelijker de terminal theoretisch wordt. De band met de klanten kan daarenboven sterker worden (vb. voorraadbeheer) waardoor de positie van de terminal sterker wordt. Het is echter niet noodzakelijk dat de Inland terminal zelf alle diensten voor haar rekening neemt. Deze diensten kunnen evengoed uitgevoerd worden door andere bedrijven.

In wat volgt zal verder ingegaan worden op twee gevalstudies. De prestaties op het gebied van dienstverlening en de financiële prestaties zullen hier aan bod komen. Er werd gekozen om de analyse uit te voeren voor de Inland (merchant haulage) terminals BCTN Meerhout en TCT Belgium aangezien deze veruit de grootste Inland terminals zijn in Vlaanderen, met daarenboven de grootste containeroverslag. Bovendien behandelen ze uitsluitend containers, wat belangrijk is voor de financiële analyse. Combinatie met bulkactiviteiten zou deze analyse verstoren, waardoor er geen vergelijking meer mogelijk is. Beide terminals zijn dochterondernemingen en leggen een jaarrekening in België neer. BCTN Meerhout is in handen van BBI Port Acquisitions Luxembourg SARL, terwijl TCT Belgium een dochteronderneming van het Nederlandse ECT (Europe Container Terminals) is. ECT is dan weer op haar beurt onderdeel van de Hutchison Port Holdings (HPH) Group, dochter van Hutchison Whampoa Limited (HWL). Hutchison Coöperatief B.A., dochteronderneming van HPH, heeft 98% van de aandelen van ECT in handen. De overige 2% zijn in het bezit van de Stichting Werknemersaandelen ECT¹².

3.1 BCTN Meerhout

De actieradius van BCTN Meerhout is zeer groot in vergelijking met andere terminals. Tevens richt de terminal van BCTN Meerhout zich ook op de lokale industrie in de omgeving van Meerhout. Het Europese distributiecentrum van Nike is één van de grote verladere van de terminal. Daarnaast maken ook andere, grotere en kleinere, verladere gebruik van de terminal. Deze bedrijven bevinden zich binnen 20 km van de Inland terminal (Pausenberger, 2010; Dorny, 2011). BCTN Meerhout heeft een sterke connectie met de Luikse terminal Trilogiport.

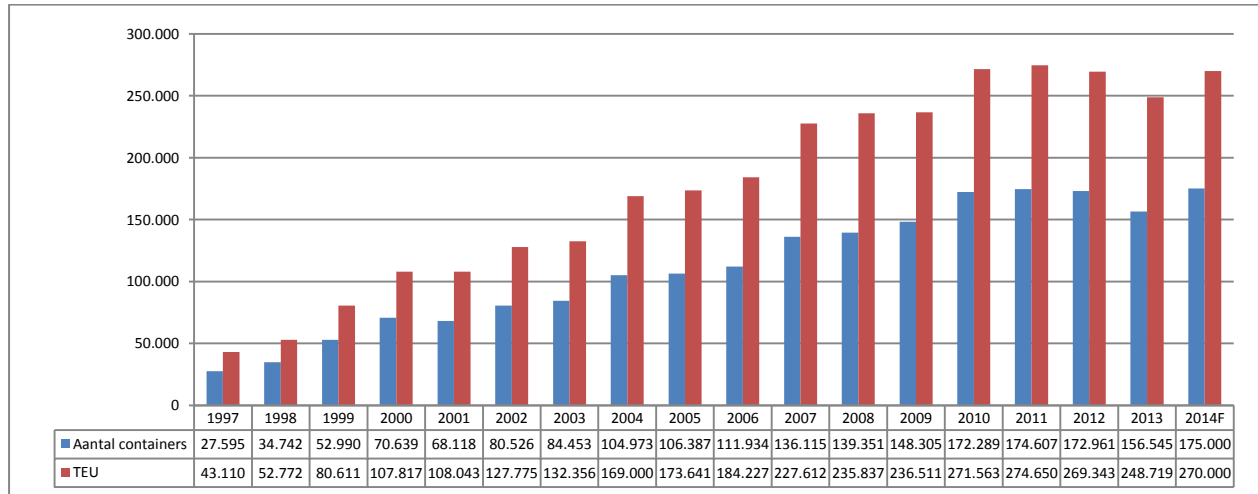
De terminal BCTN Meerhout beschikt voor haar hinterlandtransport over zes duwverbanden in lange-termijnhuur met een capaciteit van 144 TEU. Sinds 2008 wordt er eveneens een estuair schip ingezet voor de verbinding met Zeebrugge. Deze terminal heeft twee portaalkranen in dienst om de schepen te laden en te lossen. Daarnaast worden er *reach stackers* gebruikt voor het vervoer op de terminal (Adriaenssens e.a., 2011).

Toen de terminal in 1996 werd opgericht had deze een maximumcapaciteit van 100.000 TEU. Al na enkele jaren werd het duidelijk dat dit ontoereikend zou zijn en in het jaar 2000 werd de overslagcapaciteit verdubbeld. Door de aanpassingen op het Albertkanaal zullen in de toekomst grotere konvoeien kunnen ingezet worden, wat de terminal nog aantrekkelijker maakt (Dorny e.a., 2011).

¹² <http://www.ect.nl/nl/content/aandeelhouders>

Figuur 4 toont de evolutie van de overslag van BCTN Meerhout vanaf de oprichting. Er is een duidelijke groei merkbaar over de gehele periode en in 2009 werd op de terminal 240.000 TEU overgeslagen. Over een periode van 10 jaar is de overslag op de terminal bijgevolg meer dan verviervoudigd. Anno 2014 is BCTN Meerhout met een overslag van ongeveer 300.000 TEU de grootste terminal van de Benelux (Nieuwsblad Transport, 2014)

Figuur 5: Overslag aantal TEU en aantal containers op BCTN Meerhout (1997-2014^F)



Bron: Dorny e.a., 2011 en BCTN, 2014

3.2 Trimodale Container Terminal Belgium

De terminal van TCT Belgium werd in 1999 gebouwd door het overslagbedrijf ECT, een belangrijke speler in de Rotterdamse haven. De overslag van TCT Belgium brak in 2007 door de grens van 100.000 TEU (zie tabel 3) en in 2008 werd de capaciteit uitgebreid naar 200.000 TEU. Enkele belangrijke klanten van deze terminal zijn Mazda, Atlas Copco, Ziegler en H&M. TCT Belgium biedt aan haar klanten een hele reeks van toegevoegde waarde-activiteiten aan zoals documentafhandeling en fumigatie. Verder is er vlakbij de terminal een logistieke cluster in ontwikkeling, die verdere mogelijkheden biedt (Adriaenssens e.a., 2011).

Tabel 2: Evolutie containeroverslag TCT Belgium

Jaartal	Aantal behandelde TEU's
2002	50.000
2003	61.000
2004	73.000
2005	87.000
2006	92.377
2007	109.600
2008	110.000
2009	92.000
2010	108.000
2011	110.000
2012	110.000
2013	114.000

Bron: Stevens, 2014

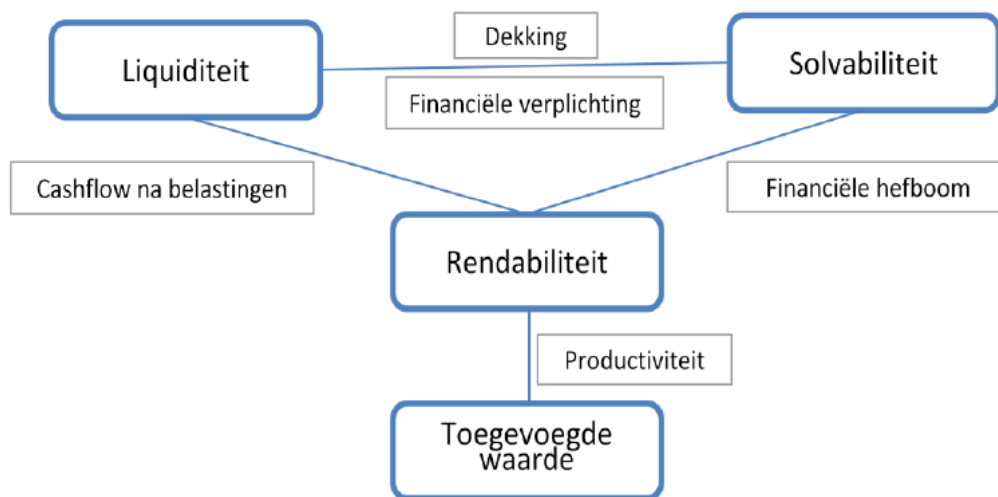
TCT Belgium kan kleine feederscheppen en containerscheppen tot 300 TEU ontvangen, op basis van de huidige diepgang van 6 meter. Naast de connecties met de zeehavens, zijn er ook verbindingen met kleinere terminals, waarvoor deze terminal een hub-functie vervult. Daarnaast is er een samenwerkingsverband met Transportmaatschappij Segers voor het wegvervoer. Het materiaal voor de overslag op de terminal omvat twee mobiele kranen en vijf reach stackers (Adriaenssens e.a., 2011).

4 FINANCIËLE ANALYSE VAN DE GEVALSTUDIES

Voor deze financiële analyse werd er gebruik gemaakt van een tijdreeksanalyse, gebaseerd op gegevens uit de databank Belfirst. Deze databank omvat alle neergelegde jaarrekeningen van Belgische bedrijven. Het gebruik van financiële ratio's geeft een zicht op de sterkten en de zwakten van een onderneming en laat toe om bedrijven met een verschillende omvang onderling te vergelijken (zie figuur 6). De liquiditeit, solvabiliteit, rendabiliteit en toegevoegde waarde worden over de periode 2002-2012 voor twee terminals afzonderlijk bestudeerd.

Het is belangrijk op te merken dat het gebruik van balansdata inhoudt dat er gewerkt wordt met gegevens op één tijdstip. Als gevolg van boekhoudkundige ingrepen kunnen de resultaten in de balans een gunstiger beeld laten zien dan in realiteit het geval is.

Figuur 6: Liquiditeit, solvabiliteit, rendabiliteit en toegevoegde waarde als basiselementen van de financiële situatie van een onderneming



Bron: Ooghe, Deloof & Manigart (2003).

4.1 Liquiditeit

De liquiditeit geeft aan of een onderneming in staat is om op korte termijn aan haar schuldvorderingen te voldoen. Dit houdt in dat de kasinkomsten en -uitgaven worden vergeleken. Indien de inkomsten onvoldoende zijn om de uitgaven te dekken, moet er bijkomende financiering gezocht worden. Indien deze niet beschikbaar is, kan de onderneming failliet gaan. De liquiditeit is daarom een heel belangrijke indicator voor een onderneming. Er zijn verschillende manieren om de liquiditeit te berekenen. Een

eerste manier betreft de berekening van het netto bedrijfskapitaal, de netto bedrijfskapitaalbehoefte en de netto kas. Een tweede manier analyseert de ratio's afgeleid uit het netto bedrijfskapitaal, zoals de *current ratio* en de *acid test ratio*. Een derde manier zijn de ratio's die voortkomen uit de netto bedrijfskapitaalbehoefte, namelijk het aantal dagen klanten- en leverancierskrediet. Hierna worden de drie manieren toegelicht.

4.1.1 Netto bedrijfskapitaal, netto bedrijfskapitaalbehoefte en netto kas

Vaste activa worden het beste gefinancierd met middelen die voor lange termijn in het bedrijf aanwezig zijn. Wanneer er onvoldoende permanent vermogen beschikbaar is, moet het bedrijf een beroep doen op korte termijn-middelen, wat een minder duurzame situatie creëert. Het netto bedrijfskapitaal (NBK) wordt aan de hand van onderstaande formule bepaald (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003).

$$NBK (\text{€}) = \text{Permanent vermogen} - (\text{Uitgebreide}) \text{ Vast activa}$$

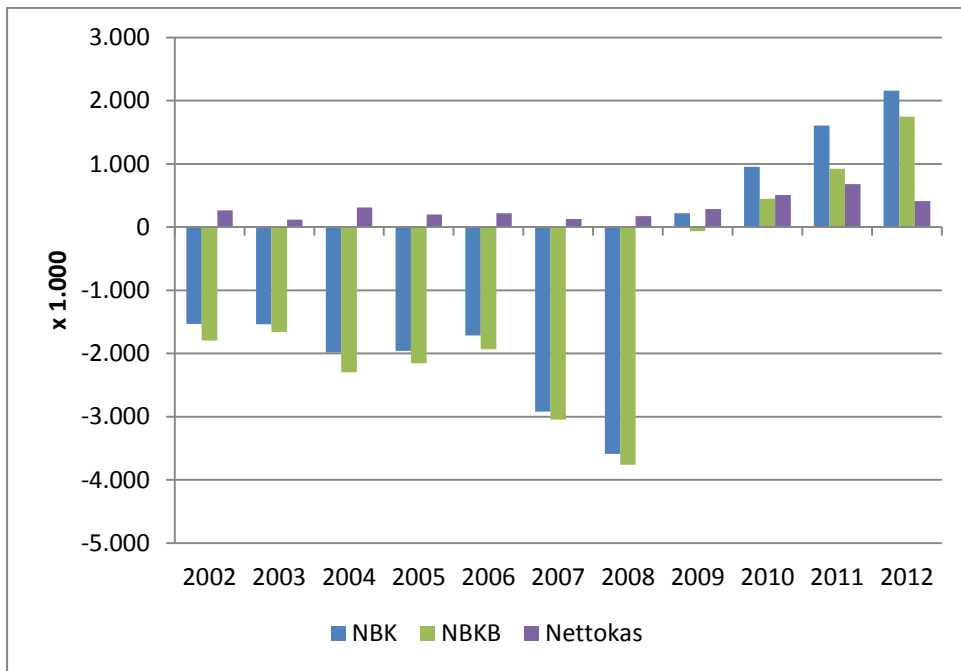
Wanneer de vlottende activa niet volledig spontaan gefinancierd worden of worden gedekt door het NBK, is er een behoefte aan korte-termijn financiële middelen. Dit wordt de netto bedrijfskapitaalbehoefte (NBKB) genoemd (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003).

$$NBKB (\text{€}) = \text{Vlottende bedrijfskapitaal} - \text{Vreemd vermogen op korte termijn exclusief financiële schulden op ten hoogste één jaar.}$$

Uit beide voorgaande concepten kan de netto-kas berekend worden. De netto-kas is het verschil tussen het NBK en de NBKB en moet in principe positief zijn.

De resultaten van deze analyse voor de terminals TCT Belgium en BCTN Meerhout zijn terug te vinden in resp. figuren 7 en 8. Opnieuw valt hier het grote verschil op tussen beide terminals. De terminal van TCT Belgium heeft voor de periode 2002-2008 een sterk negatief NBK, gecombineerd met een sterk negatieve NBKB. Daardoor is de netto-kas steeds licht positief. Het is echter zo dat het tekort aan netto bedrijfskapitaal over de hele periode toeneemt. Vanaf 2009 vindt er echter een omschakeling plaats. Zowel het NBK, NBKB en de netto-kas worden positief. Deze blijven de jaren daarop stijgen.

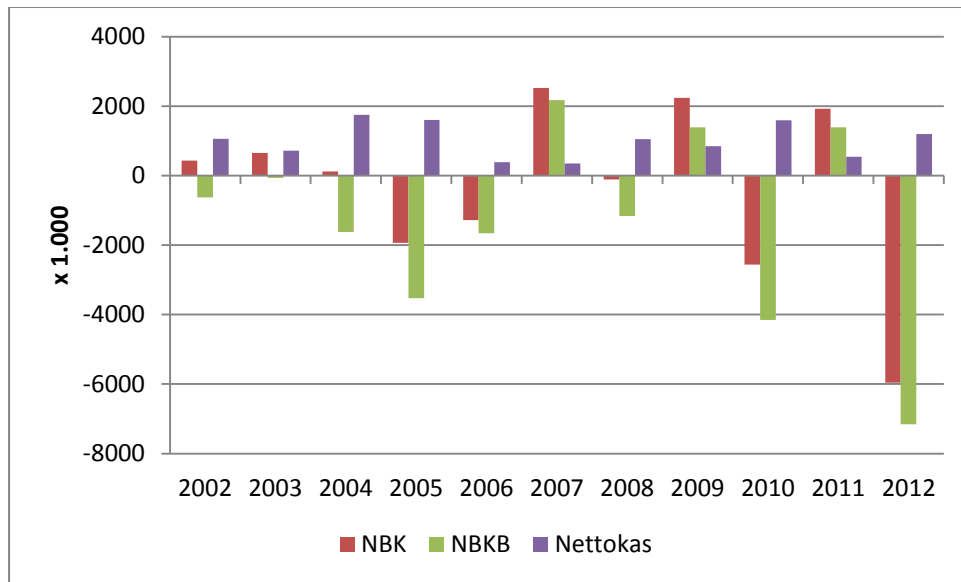
Figuur 7: Evolutie NBK, NBKB en netto kas TCT Belgium



Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

De cijfers van de terminal van BCTN Meerhout daarentegen vertonen een veel grilliger verloop over de beschouwde periode. De netto kas is over het algemeen meer positief dan bij de terminal van TCT Belgium. Dit wordt echter gevormd door zowel een negatieve NBK en NBKB als door de combinatie van positief NBK en negatief NBKB en zowel positief NBK als NBKB.

Figuur 8: Evolutie NBK, NBKB en netto kas BCTN Meerhout



Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

4.1.2 Ratio's afgeleid uit het nettobedrijfskapitaal (Current ratio en Acid test ratio)

De *current ratio* geeft aan in welke mate de kortlopende schulden kunnen terugbetaald worden met bezittingen van de onderneming die op korte termijn beschikbaar zijn. Een *current ratio* gelijk aan één houdt in dat de onderneming net haar schulden op korte termijn kan financieren. Hoe groter de *current ratio*, hoe beter de liquiditeitspositie van de onderneming. Om de *current ratio* te bepalen zijn dus de vlottende activa en vlottende passiva nodig (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003). De formule die gebruikt werd voor de berekening van de current ratio is de volgende:

$$\text{Current Ratio} = (\text{Beperkte}) \text{ Vlottende activa} / \text{Vreemd vermogen op korte termijn}$$

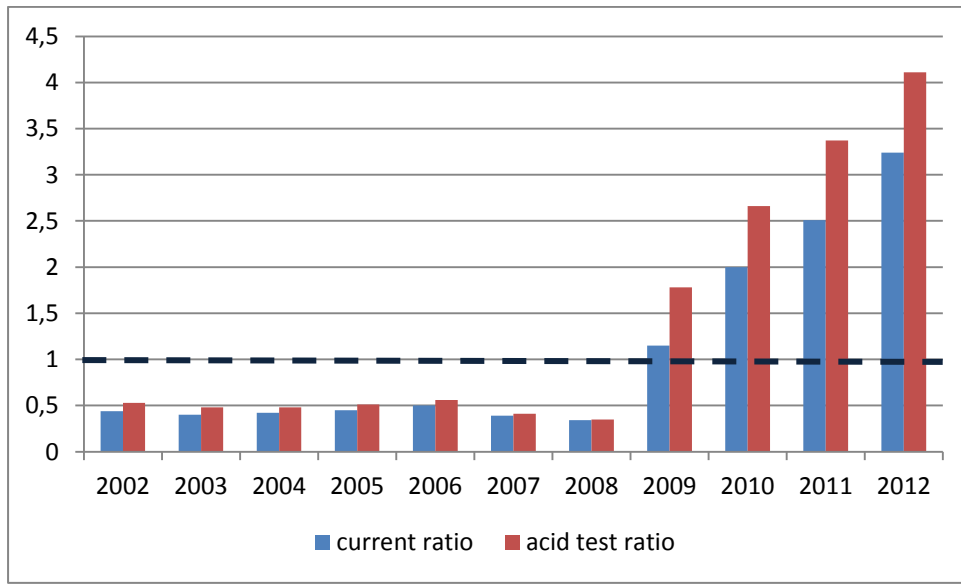
Voor de berekening van de *acid test ratio* of liquiditeit in enge zin worden de voorraden en overlopende rekeningen uit de berekening gehaald (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003). De bepaling van de acid test ratio gebeurt aan de hand van de volgende formule:

$$\text{Acid Test} = (\text{Vorderingen op ten hoogste één jaar} + \text{Geldbeleggingen} + \text{Liquide middelen}) / \text{Schulden op ten hoogste één jaar}$$

Het resultaat van de berekening voor de terminals TCT Belgium en BCTN Meerhout (figuren 9 en 10) laat zien dat er een groot verschil is tussen beide terminals. Op een aantal uitzonderingen na (de jaren 2005, 2006, 2008, 2010 en 2012) heeft BCTN Meerhout een relatief grote *current* en *acid test ratio*. De *current*

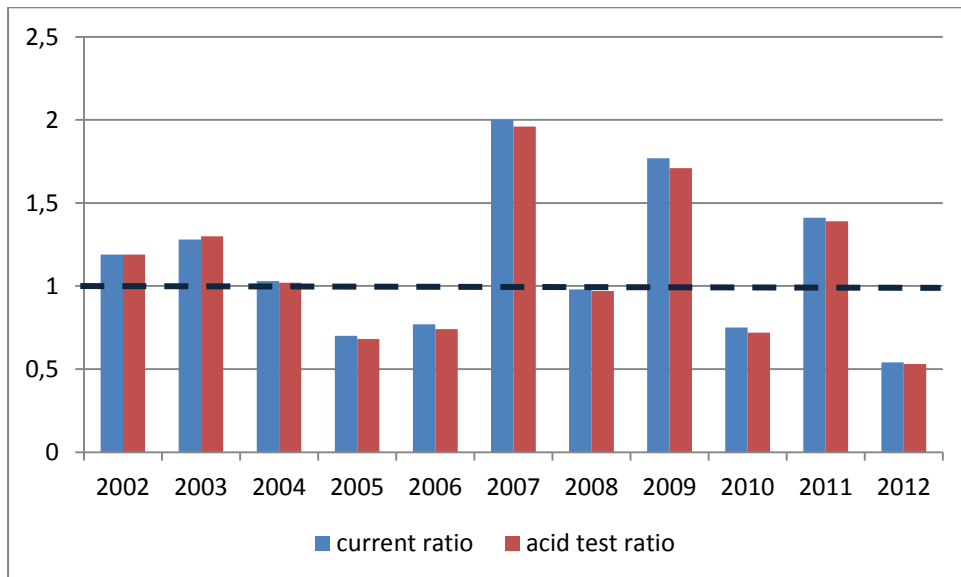
en *acid test ratio* van TCT Belgium ligt tot en met 2008 steeds onder 0,5. Vanaf 2009 schieten zowel de *current* als *acid test ratio* enorm de hoogte in waardoor de liquiditeitspositie van TCT Belgium wordt versterkt. De resultaten van beide ratio's liggen niet ver uit mekaar, omdat de terminals geen voorraden hebben.

Figuur 9: Evolutie liquiditeitsratio's TCT Belgium



Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

Figuur 10: Evolutie liquiditeitsratio's BCTN Meerhout



Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

4.1.3 Ratio's afgeleid uit de NBKB (periode leveranciers- en klantenkrediet)

De liquiditeit van een onderneming kan eveneens aan de hand van het aantal dagen klanten- en leverancierskrediet bepaald worden. Wanneer een onderneming zelf lang krediet verstrekt, maar haar leveranciers op kortere termijn moet betalen, dan zijn er extra financiële middelen nodig op korte termijn.

De periode van het klantenkrediet is de tijd die de klanten krijgen om hun aankopen te betalen. Deze periode kan langer of korter zijn, afhankelijk van de betalingspolitiek die er bij het bedrijf heerst (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003). Het aantal dagen klantenkrediet wordt bepaald aan de hand van de volgende formule:

$$\text{Aantal dagen klantenkrediet} = \frac{\text{"Handelsvorderingen opten hoogste één jaar + Geëndosseerde handelseffecten"}}{\text{Verkopen inclusief BTW/365}}$$

Het aantal dagen leverancierskrediet is het aantal dagen dat de onderneming gemiddeld heeft om haar leveranciers te betalen. Wanneer een onderneming in het verleden getoond heeft een trouwe betaler te zijn, kan deze periode uitgebreid worden. Lange periodes van leverancierskrediet kunnen er echter ook op wijzen dat de onderneming problemen heeft om haar betalingsverplichtingen tijdig na te komen (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003). De volgende formule geeft weer op welke manier het leverancierskrediet bepaald wordt.

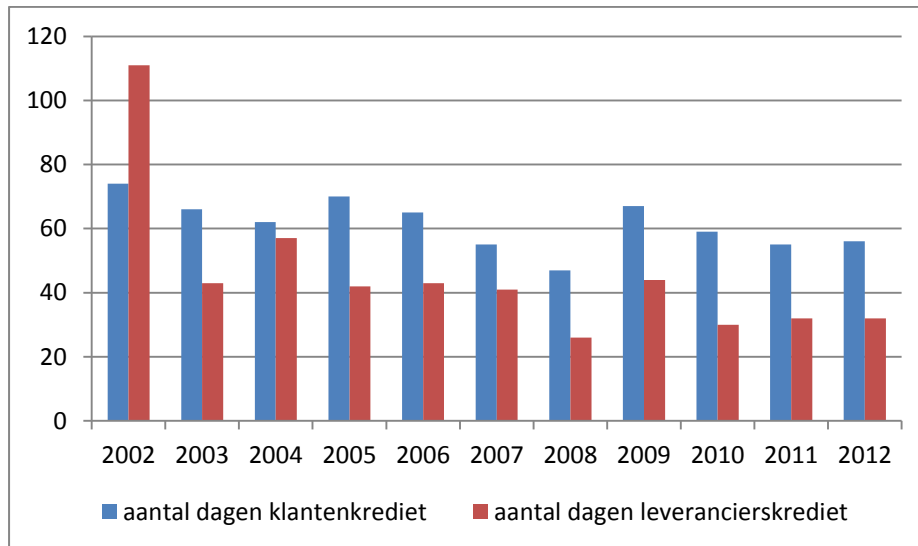
$$\text{Aantal dagen leverancierskrediet} = \frac{\text{Handelsschulden opten hoogste één jaar}}{\text{Inkopen inclusief BTW/365}}$$

De resultaten van dezelfde analyse voor TCT Belgium zijn in figuur 11 weergegeven. Zowel het aantal dagen klanten- als leverancierskrediet ligt hoger bij deze terminal dan bij BCTN Meerhout. Ze bedragen respectievelijk gemiddeld 61 en 46 dagen en zorgen ervoor dat het verschil tussen beide net iets groter is dan bij BCTN Meerhout (15 dagen in plaats van 11 dagen verschil). Wel moet er vermeld worden dat het aantal dagen klanten- en leverancierskrediet van TCT Belgium in de loop der jaren is gedaald waardoor er een meer gelijkaardig verloop met het aantal dagen klanten- en leverancierskrediet van BCTN Meerhout ontstaat.

Figuur 12 toont het aantal dagen klantenkrediet dat de BCTN Meerhout -terminal stelselmatig hoger ligt dan het aantal dagen leverancierskrediet dat ze zelf krijgt, behalve in 2008 en 2012. In bepaalde jaren (2003, 2006 en 2007) is het aantal dagen klantenkrediet zelfs ongeveer het dubbele van het Steunpunt Goederen- en personenvervoer

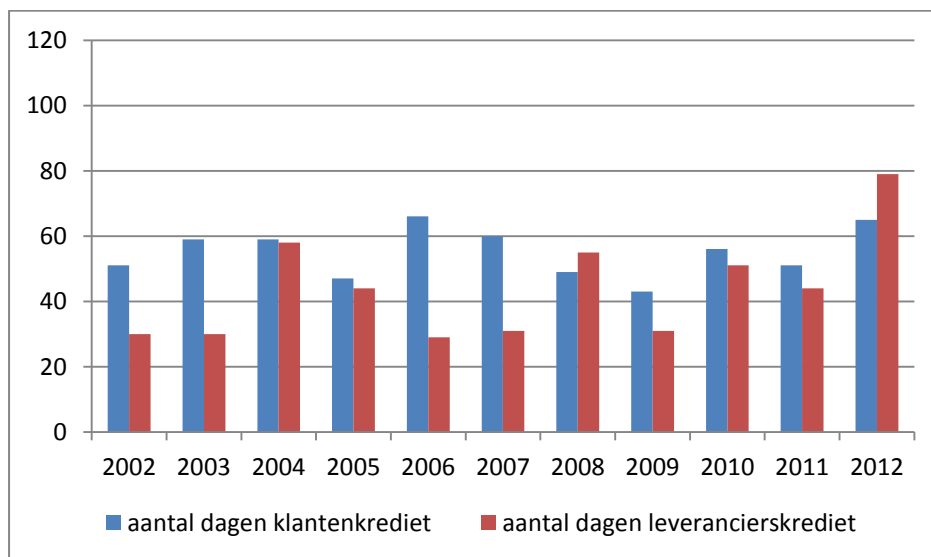
leverancierskrediet. Over de hele periode geeft de terminal gemiddeld 55 dagen krediet terwijl het zelf maar 44 krijgt. Het aantal dagen leverancierskrediet dat BCTN Meerhout krijgt, fluctueert echter sterk in de tijd. Figuur 12 laat zien dat er na 2004 waarin de periode vrij lang is (55-60 dagen) enkele jaren volgen waarin het aantal dagen veel lager ligt (30-45 dagen).

Figuur 11: Evolutie klanten- en leverancierskrediet TCT Belgium



Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

Figuur 12: Evolutie klanten- en leverancierskrediet BCTN Meerhout



Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

Als besluit van de analyse van de liquiditeitspositie van beide terminals kan gesteld worden dat BCTN Meerhout en TCT Belgium sterke verschillen vertonen. Ondanks deze verschillen halen beide terminals over de gehele periode een positief netto-kasresultaat. Sinds 2009 zijn de *current* en *acid test ratio* van TCT Belgium enorm de hoogte ingeschoten, wat duidt op een enorme verbetering in zijn liquiditeitspositie.

4.2 Solvabiliteit

De solvabiliteit van een onderneming geeft aan in hoeverre een onderneming met eigen middelen gefinancierd is. Dit geeft aan in welke mate een onderneming haar verplichtingen kan nakomen in geval van al dan niet vrijwillige stopzetting. Er zijn opnieuw verschillende manieren om de solvabiliteit te benaderen, waaronder de schuldgraad en financiële afhankelijkheid en de dekkingsratio's.

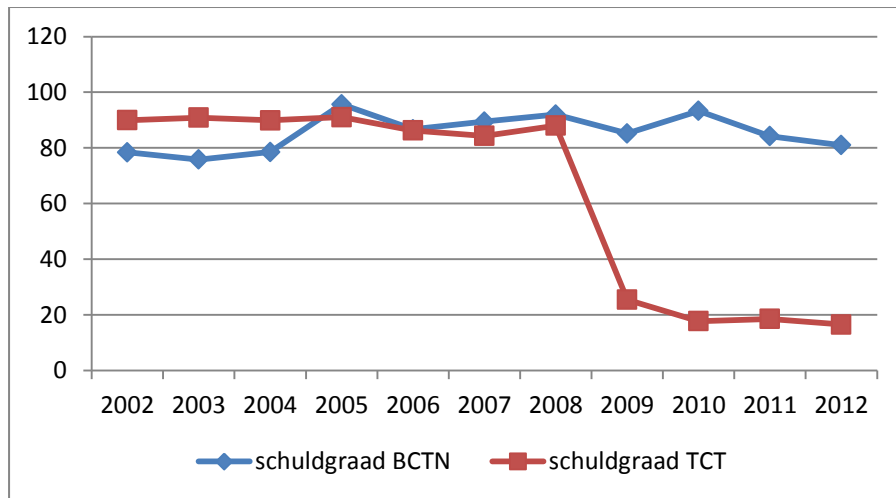
4.2.1 Schuldgraad en financiële afhankelijkheid

De schuldgraad geeft het aandeel van schulden in het totale vermogen van de onderneming weer. Hoe kleiner de ratio, hoe beter de solvabiliteit (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003). Deze ratio wordt bepaald aan de hand van de volgende formule:

$$\text{Algemene schuldgraad (\%)} = \frac{\text{Vreemd vermogen}}{\text{Totaalvermogen}} \times 100$$

De evolutie van de schuldgraad van beide terminals tussen 2002 en 2012 wordt weergegeven in figuur 13. De schuldgraad van beide terminals is tot en met 2008 erg hoog. De schuldgraad van BCTN Meerhout is over het algemeen toegenomen en vooral in het jaar 2005 was deze erg hoog (>95%). De schuldgraad van TCT Belgium daarentegen is vrij constant in het eerste deel van de beschouwde periode en kent daarna een lichte daling. In het jaar 2008 neemt de schuldgraad evenwel opnieuw toe. In 2009 kent de schuldgraad van TCT Belgium een enorme terugval van 88,02% naar 25,49%. De jaren nadien blijft de schuldgraad er verder dalen (met uitzondering van een kleine stijging in 2008). Waar de schuldgraad van TCT Belgium in 2002 hoger lag dan die van BCTN Meerhout, is het omgekeerde het geval op het einde van de beschouwde periode.

Figuur 13: Evolutie schuldgraad BCTN Meerhout en TCT Belgium



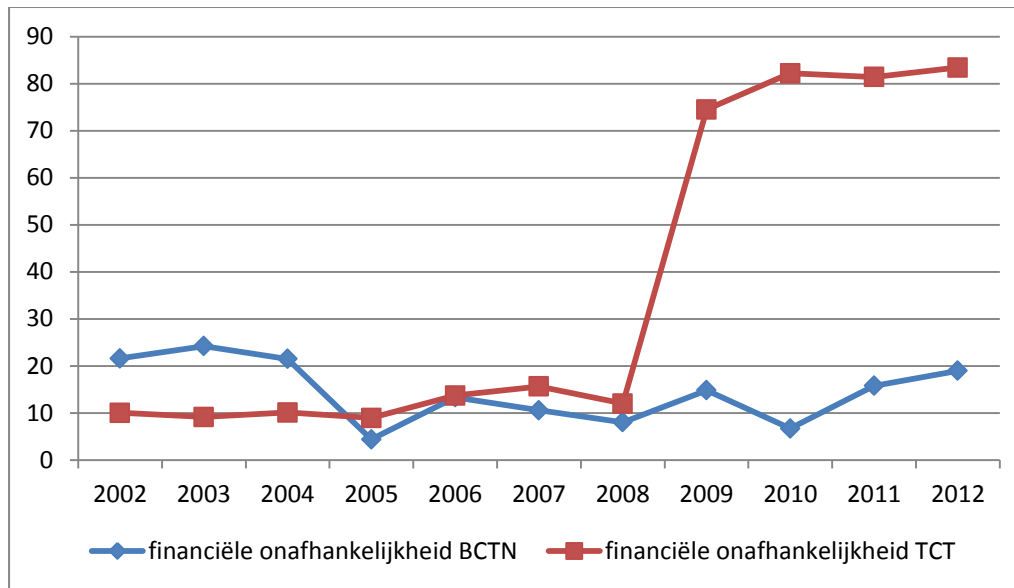
Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

De financiële onafhankelijkheid bekijkt de solvabiliteit dan weer vanuit het standpunt van het eigen vermogen en plaatst dit ten opzichte van het vreemd vermogen. Hoe hoger de ratio, hoe kleiner de schulden van de onderneming. (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003).

$$\text{Financiële onafhankelijkheid (\%)} = \text{Eigen vermogen} / \text{Vreemd vermogen} \times 100$$

Figuur 14 geeft de resultaten weer voor beide terminals in deze studie. De financiële onafhankelijkheid van BCTN Meerhout neemt over de hele periode met 2,6% af, terwijl die van TCT Belgium enorm toeneemt (+73,39%). Nadat de ratio's in het jaar 2006 ongeveer gelijk zijn voor beide terminals, maakt de financiële onafhankelijkheid van TCT Belgium in het jaar 2009 een enorme sprong, zodat deze de daaropvolgende jaren veel groter is dan die van BCTN Meerhout.

Figuur 14: Evolutie financiële onafhankelijkheid BCTN Meerhout en TCT Belgium



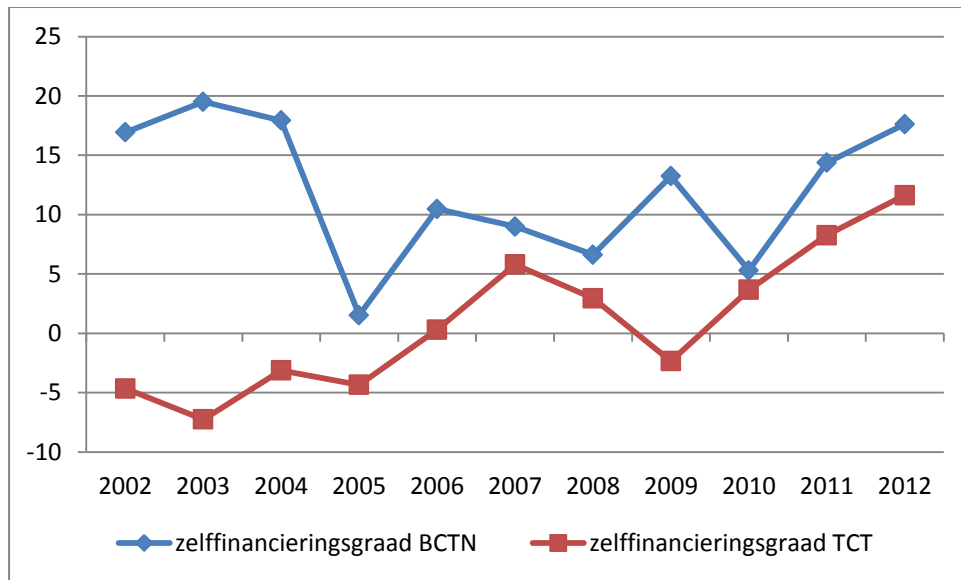
Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst.

De zelffinancieringsgraad tot slot is een ratio die als een voorlopende indicatie van een faillissement kan beschouwd worden. Deze ratio is een gecombineerde indicator van de rendabiliteit en het dividendbeleid en geeft het aandeel weer van de reserves en overgedragen winst in het totaal vermogen. (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003)

$$\text{Zelffinancieringsgraad (\%)} = (\text{Reserves} + \text{Overgedragen winst of verlies}) / \text{Totaal vermogen} \times 100$$

De evolutie van de zelffinancieringsgraad van de Inland terminals BCTN Meerhout en TCT Belgium wordt weergegeven in figuur 15. Hoewel de zelffinancieringsgraad van BCTN Meerhout sterk is afgenomen in de loop van 2002-2008, is ze wel steeds positief gebleven. Na een heropleving in 2009 kent de zelffinancieringsgraad van BCTN Meerhout in 2010 een dipje waarna deze opnieuw stijgt. De zelffinancieringsgraad van TCT Belgium daarentegen is pas vanaf 2006 positief en vooral in het jaar 2007 kunnen er reserves opgebouwd worden. In de jaren 2007 en 2008 liggen de ratio's van beide terminals relatief dicht bij mekaar en kennen ze hetzelfde verloop. In het jaar 2009 kent de zelffinancieringsgraad van TCT Belgium opnieuw een negatief dipje waarna deze de volgende jaren opnieuw stijgt waardoor men opnieuw reserves kan gaan opbouwen.

Figuur 15: Evolutie zelffinancieringsgraad BCTN Meerhout en TCT Belgium



Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

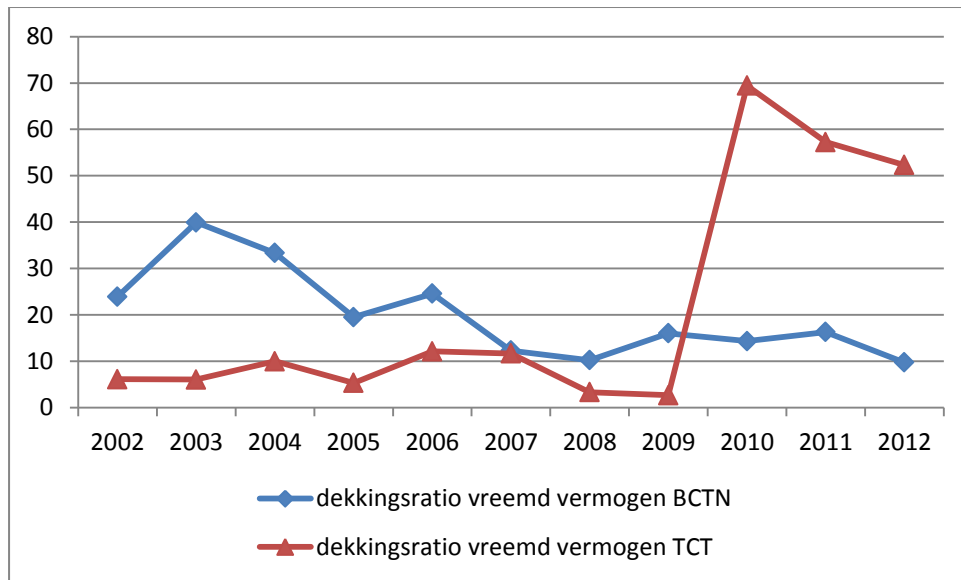
4.2.2 Dekkingsratio vreemd vermogen

De dekkingsratio van het vreemd vermogen geeft aan of de cashflow voldoende is om de schulden terug te betalen. De cashflow is het verschil tussen de kasopbrengsten en kaskosten en geeft de financiële middelen weer die voortkomen uit de onderneming (Pausenberg, 2010). Een dekkingsratio die kleiner is dan 1 geeft aan dat de onderneming onvoldoende cashflow haalt om de schulden terug te betalen. (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003)

$$\text{Dekking van het totaal vreemd vermogen (\%)} = \text{Cashflow na belastingen} / \text{Vreemd vermogen}$$

Figuur 16 stelt de evolutie van de dekkingsratio voor de twee terminals voor. Het is duidelijk dat voor beide terminals de ratio's steeds positief en groter dan 1 zijn, al liggen tot en met 2009 die van BCTN Meerhout wel een heel stuk hoger dan die van TCT Belgium. Behoudens de grote sprongen in 2003 en 2006, kent de evolutie van de dekkingsratio van het vreemd vermogen van BCTN Meerhout een dalend verloop. In 2008 bedraagt de dekkingsratio net 10%. De dekkingsratio van TCT Belgium ligt gedurende de hele periode op een veel lager niveau. Globaal genomen is er wel een licht stijgende trend zichtbaar, maar in 2005 en 2008 kent de dekkingsgraad een sterke teruggang. In 2010 kan men een enorme stijging waarnemen waarna deze de jaren nadien opnieuw lichtjes daalt.

Figuur 16: Evolutie dekkingsratio vreemd vermogen BCTN Meerhout en TCT Belgium



Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

Uit de voorgaande analyse van de solvabiliteit kunnen een aantal conclusies gehaald worden. Beide terminals hebben een vrij hoge schuldgraad tot en met 2009. In 2012 ligt de schuldgraad van BCTN Meerhout een stuk hoger dan die van TCT Belgium. De oorzaak hiervan is de enorme daling in schuldgraad die TCT Belgium heeft gekend in 2009. De financiële onafhankelijkheid van BCTN Meerhout kent een afwisselend verloop terwijl die van TCT Belgium over de beschouwde periode toeneemt. Vooral in 2009 is er een enorme stijging van de financiële onafhankelijkheid van TCT Belgium zichtbaar. De zelffinancieringsgraad ligt over de hele periode hoger voor BCTN Meerhout dan voor TCT Belgium. Vanaf 2006 wordt deze ratio ook voor TCT Belgium positief (met uitzondering van een negatieve zelffinancieringsgraad in 2009). De dekkingsratio voor het vreemd vermogen is voor beide Inland terminals positief. Tot 2010 lag de dekkingsratio voor BCTN Meerhout altijd hoger, maar in 2010 neemt TCT Belgium deze rol over door een enorme stijging.

4.3 Rendabiliteit

Naast de liquiditeit en de solvabiliteit is ook de rendabiliteit van een onderneming een belangrijk aspect. Waar de liquiditeit en solvabiliteit voornamelijk op korte termijn een rol spelen, is de rendabiliteit op lange termijn belangrijk. De rendabiliteit kan bepaald worden op verschillende manieren. Een eerste manier die hier gebruikt wordt, is de rendabiliteit van de activa. Een tweede manier is de rendabiliteit van het eigen vermogen.

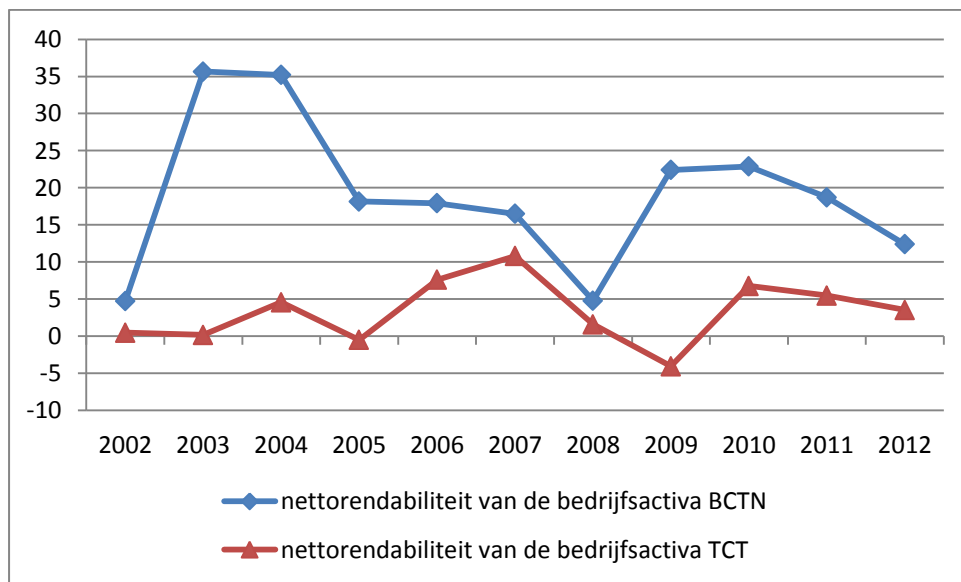
4.3.1 Rendabiliteit van de activa

Dit is de verhouding tussen het inkomen van een onderneming en het vermogen dat nodig is om dit inkomen te verdienen (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003). Er wordt hier gewerkt met de netto rendabiliteit van de bedrijfsactiva volgens de volgende formule:

$$\text{Netto-rendabiliteit van het totaal van de activa vóór belastingen (\%)} = \frac{\text{Nettoresultaat}}{\text{Totaal van de activa}} \times 100$$

De resultaten in figuur 17 geven duidelijk weer dat de rendabiliteit over het algemeen hoger ligt bij BCTN Meerhout dan TCT Belgium. Verder toont de evolutie een geleidelijke afname van de rendabiliteit van BCTN Meerhout vanaf 2009. De rendabiliteit van TCT Belgium kende tot voor 2008 globaal genomen een stijgend verloop. Na een negatieve netto rendabiliteit van de bedrijfsactiva voor TCT Belgium in 2009 is deze de laatste jaren opnieuw positief.

Figuur 17: Evolutie netto rendabiliteit van de bedrijfsactiva BCTN Meerhout en TCT Belgium



Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

4.3.2 Rendabiliteit van het eigen vermogen

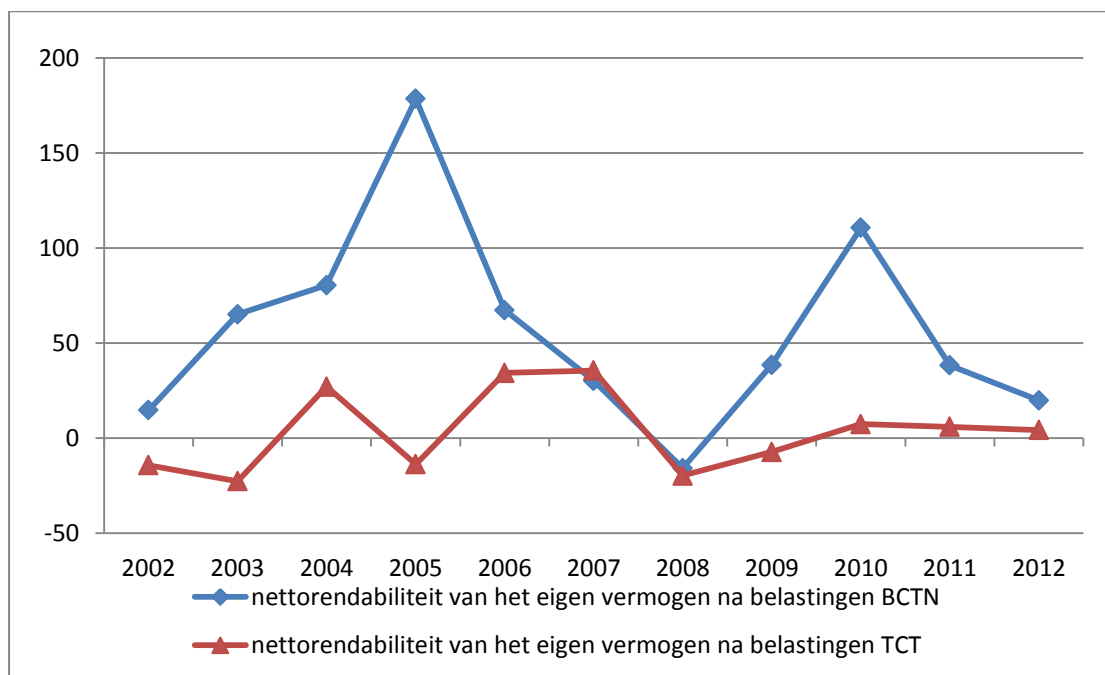
De rendabiliteit van het eigen vermogen geeft aan hoe winstgevend de investering van het eigen vermogen is geweest. De rendabiliteit kan telkens voor of na belastingen berekend worden. (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003)

$$\text{Nettorendabiliteit van het eigen vermogen voor/na belastingen (\%)} = \frac{\text{Winst of verlies van het boekjaar voor/na belastingen}}{\text{Eigen vermogen}} \times 100$$

De berekening werd uitgevoerd voor de rendabiliteit na belastingen en de resultaten van de evolutie worden weergegeven in figuur 18. Er is voor BCTN Meerhout een zeer sterke toename van de rendabiliteit van het eigen vermogen tot 2005, gevolgd door een sterke daling. Na een negatieve dip in 2008 is nadien opnieuw een stijgend verloop zichtbaar tot en met 2010. Sindsdien kent de netto rendabiliteit van het eigen vermogen na belastingen opnieuw een dalend verloop. Het verloop van de rendabiliteit van het eigen vermogen van TCT Belgium fluctueert meer en is in enkele jaren negatief. Sinds 2010 is het verloop voor TCT Belgium relatief constant.

De analyse van de rendabiliteit van de terminals geeft aan dat BCTN - Meerhout rendabeler is dan TCT Belgium, zowel op het gebied van de activa als van het eigen vermogen. Voor BCTN Meerhout zijn wel zeer grote verschillen merkbaar tussen de topjaren en de mindere jaren. Bij TCT Belgium kent de rendabiliteit dan weer een grilliger verloop.

Figuur 18: Evolutie netto rendabiliteit van het eigen vermogen BCTN Meerhout en TCT Belgium



Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

4.4 Toegevoegde waarde

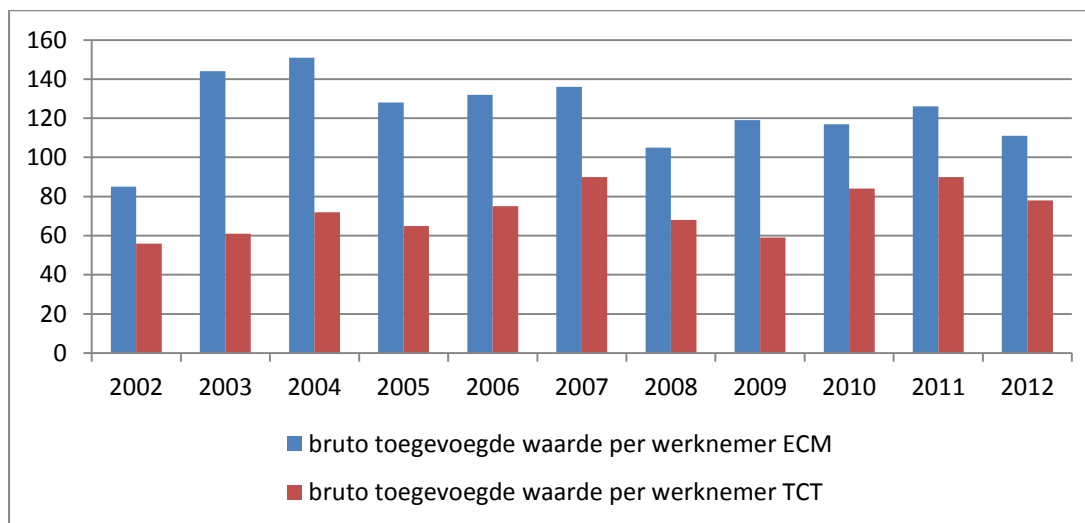
De laatste financiële indicator die bestudeerd wordt, is de toegevoegde waarde. De toegevoegde waarde is de waarde die in een onderneming gecreëerd wordt door het bewerken van goederen en het verlenen van diensten. De toegevoegde waarde dient als een vergoeding voor de ingezette productiefactoren. Aangezien de toegevoegde waarde in grote mate bepaald wordt door de hoeveelheid productiefactoren, moet ook de productiviteit opgenomen worden in de analyse.

Dit gebeurt aan de hand van de bruto toegevoegde waarde per werknemer. Bedrijven met een hogere toegevoegde waarde per werknemer worden over het algemeen aanzien als meer concurrentiële sectoren. Uiteraard is deze toegevoegde waarde sterk afhankelijk van het type van activiteit en de kapitaalsintensiteit van het bedrijf. (Ooghe, Deloof, & Manigart, 2003)

Bruto toegevoegde waarde per werknemer = Bruto toegevoegde waarde / Gemiddeld personeelsbestand

De evolutie van de toegevoegde waarde per werknemer in figuur 19 laat duidelijk zien dat BCTN Meerhout een aanzienlijk grotere toegevoegde waarde haalt dan TCT Belgium. Waar het verschil in de jaren 2003 en 2004 zeer groot was, is het in 2008 al flink gekrompen.

Figuur 19: Evolutie bruto toegevoegde waarde per werknemer BCTN Meerhout en TCT Belgium



Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

Tot slot is de overheidssubsidiëringgraad een belangrijk financieel aspect van de werking van de Inland terminals. Deze subsidie bestaat uit exploitatiesubsidies. Hoewel de cijfers niet voor alle jaren

beschikbaar zijn, geeft tabel 4 aan dat de subsidiëring van TCT Belgium relatief hoger ligt dan BCTN Meerhout.

Tabel 3: Evolutie overheidssubsidiëring BCTN Meerhout en TCT Belgium

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Overheidssubsidiëring ECM (%)	n.b.	2,18	1,3	0,72	1,93	n.b.	n.b.	0,37	0,79	0,26	n.b.
Overheidssubsidiëring TCT (%)	7,06	4,57	4,46	3,42	3,39	1,55	1,68	3,61	2,3	1,55	1,64

Bron: eigen verwerking op basis van Belfirst

Als besluit van de toegevoegde waarde kan gezegd worden dat de terminal van BCTN Meerhout het zeer goed doet. De toegevoegde waarde van TCT Belgium ligt echter net iets onder het Vlaamse gemiddelde. Op basis van de beschikbare data wordt de subsidiëringgraad van TCT Belgium ook hoger bevonden dan van BCTN Meerhout.

4.5 Besluit financiële analyse

Aan de hand van de liquiditeit-, solvabiliteit en rendabiliteitsratio's en de toegevoegde waarde werd voor de twee terminals een financiële analyse gemaakt voor de Inland terminals BCTN Meerhout en TCT Belgium. Hier worden de individuele analyses samengebracht teneinde een totaalbeeld van elke onderneming te schetsen.

Uit de verschillende ratio's komt de terminal van BCTN Meerhout naar voren als een gezonde onderneming. De liquiditeitspositie is over het algemeen goed en ook de solvabiliteitsratio's zijn duidelijk positief. De onderneming heeft wel een vrij hoge schuldgraad die bovendien in de laatste jaren is toegenomen. De rendabiliteit van deze terminal is eveneens positief en er wordt een aanzienlijke toegevoegde waarde gecreëerd.

De terminal van TCT Belgium komt er in de periode van 2002-2008 bij een vergelijking voor de meeste ratio's minder goed uit dan BCTN Meerhout. De laatste jaren zijn er echter enkele ratio's zeer fel gestegen waardoor TCT Belgium op deze vlakken fel boven BCTN Meerhout komt te staan. De liquiditeitspositie was eerder niet zo stevig, maar deze is sinds 2009 zeer sterk verbeterd. De zelffinancieringsgraad en financiële onafhankelijkheid zijn wel sterk toegenomen in de laatste jaren van de tijdreeks en de schuldgraad is eveneens enorm gedaald. Ook de rendabiliteit kende een stevige groei net voor de crisisperiode van 2008.

5 CONCLUSIES EN BELEIDSAANBEVELINGEN

Inland terminals worden gezien als belangrijke factoren in het intermodaal vervoer. Ze worden ook voor de zeehavens steeds belangrijker, aangezien de connecties met het hinterland één van de belangrijke aspecten zijn van de concurrentie tussen de havens. Daarom nemen havenbedrijven een steeds actievere rol op in de connecties met de Inland terminals, zoals in het geval van de Beverdonk container terminal. De havenbedrijven worden bovendien door de klanten als neutrale partij beschouwd.

De toegenomen verticale integratie van de logistieke ketens biedt nieuwe mogelijkheden voor Inland terminals. Grote logistieke groepen hebben voldoende grote volumes en bouwen hun eigen netwerk uit van Inland terminals. Zij kunnen nieuwe Inland terminals opzetten, maar ook deelnemen of samenwerken in bestaande terminals. Doordat deze groepen meerdere Inland terminals in hun netwerk hebben, liggen er kansen om de transporten op een meer efficiënte manier te regelen. Uiteraard bestaat deze mogelijkheid tot samenwerking en afstemming ook voor andere, onafhankelijke terminals, al is dit in praktijk soms moeilijker te realiseren.

De problemen rond het behandelingsproces en de wachttijden voor containerbinnenschepen in de haven kan aangepakt worden door het gebruik van transferia. Deze transferia of *transshipment*-locaties liggen buiten het havengebied en bundelen en sorteren de stromen die van en naar de haven gaan. Op deze manier moeten de binnenschepen minder terminals aandoen en kan de capaciteit op de terminals efficiënter ingezet worden. Bovendien kan er met grote schepen of duwcombinaties gewerkt worden, waardoor het effect van de extra overslag op de kosten beperkt kan worden.

Bij nieuwe investeringen is het belangrijk om af te wegen of deze op een nieuwe locatie dienen plaats te vinden of een uitbreiding van een bestaande terminal niet beter is. De kritische massa die gehaald moet worden om een terminal rendabel te maken speelt hierbij een grote rol. Daarenboven laten grotere volumes het gebruik van grotere schepen toe en kan de kans op onevenwichten in de volumes dalen doordat meer ondernemingen bediend kunnen worden.

Inzake de locatie van nieuwe Inland terminals spelen overheden een belangrijke rol. Zij kunnen bepaalde locaties toewijzen en er op deze manier voor zorgen dat er voldoende spreiding zit in de Inland terminals. Op deze manier wordt er niet enkel voor gezorgd dat het hele achterland via alternatieve modi bereikt kan worden, maar ook dat de terminals een voldoende achterland hebben om rendabel te zijn.

De kritische massa en de onevenwichten hangen ook samen met de lokale industrieën en activiteiten. De ontwikkeling van logistieke parken en de vestiging van (Europese) distributiecentra in de onmiddellijke nabijheid van Inland terminals verzekert de terminals van een vaste aan- of afvoer. Het distributiecentrum van Nike heeft een zeer grote invloed gehad op de activiteiten van de Inland terminal BCTN Meerhout. Het stimuleren van distributiecentra en logistieke parken bij Inland containerterminals zal zeker bijdragen tot het succes van deze terminals.

Bij het inplannen en uitbouwen van Inland terminals mag niet vergeten worden dat de ontsluiting via de weg een belangrijke factor is. De goederen worden immers niet enkel via de alternatieve modi vervoerd. Voor het voor- en natransport is vaak wegvervoer nodig, zeker wanneer het om kleinere verladings plaatsen gaat. Het kan zeker niet de bedoeling zijn om de congestie die rond de zeehavens heerst te verplaatsen naar de omgeving van de Inland terminals. Daarom is het nodig dat de infrastructuur in de nabijheid van de Inland terminals zo veel mogelijk geoptimaliseerd wordt.

Het is opvallend dat de twee Inland terminals uit de gevalstudie, die gedurende een tijd trimodaal waren, (bijna) geen gebruik meer maken van het spoorvervoer. Ook de nieuwe Beverdonk-terminal zou enkel via het water ontsloten zijn. De mogelijkheden om goederen via de binnenvaart te vervoeren en de locatie van verladings plaatsen en ontvangers zorgen er blijkbaar voor dat het gebruik van het spoorvervoer voor deze terminals niet noodzakelijk wordt geacht. Een combinatie van beide vervoersmodi, elk met hun eigen karakteristieken, zou nochtans nieuwe mogelijkheden kunnen bieden en mag bijgevolg gestimuleerd worden. Dit past ook binnen de Europese visie geformuleerd in het Witboek 2011.

De zeehavens worden al langer geconfronteerd met tal van eisen met betrekking tot beveiliging e.d. De Inland terminals kunnen meegaan in deze trend en ook voldoen aan deze eisen. Zo kunnen ze deel gaan uitmaken van de *secured trade lanes*. Op deze manier kunnen de terminals hun diensten uitbreiden en hun marktpositie verstevigen. De Inland terminals van Group Gheys en Gosselin zijn bijvoorbeeld betrokken in het project '*secured inland terminals*' of beveiligde hinterland terminal (<http://vil.be/project/secured-inland-terminals/>). In het project wordt onderzocht welke vorm van beveiliging, maatregelen en certificatie noodzakelijk zijn. Op langere termijn komt het tot echte *green lanes*. Op vraag van klanten om de lading naar een douanemagazijn te brengen, werkt MSC aan het concept 'e-gate'. Het voordeel voor de klant is het feit dat de inkleding van de goederen pas op de eindbestemming bij de ontvanger moet gebeuren. Tot slot mag ook het belang van electronic data interchange (EDI) niet vergeten worden. Om het gebruik van intermodaal vervoer te bevorderen is er nood aan een geïntegreerd systeem waarin alle gegevens samengebracht worden. Dit kan de vlotte

doorstroming van containers bevorderen en de administratieve lasten van het intermodaal vervoer verminderen.

De selectie van de twee terminals is vooral gebaseerd op databeschikbaarheid. In toekomstig onderzoek wordt best meerdere terminals bestudeerd. Inland terminal zouden eigenlijk statistieken ter beschikking moeten stellen zoals de havens. De SERV kan deze cijfers op geaggregeerd niveau ter beschikking stellen.

Op die manier kunnen de ontwikkelingen op inland terminals beter gemonitord worden. Het onderzoek kan verder uitgebreid worden door de link met het spoor enerzijds en de relatie tussen het aantal diensten en de prestaties anderzijds te bestuderen.

6 BIBLIOGRAFIE

- Adriaenssens, M., De Vos, A., Herrebosch, L., Van Cleempoel, S. & Van Gastel, C. (2011), Gebruik van Inland hubs als secundaire poorten om de haven van Antwerpen te ontlasten, Universiteit Antwerpen.
- British Columbia (2006), Inland Container Terminal Analysis – Final report.
- De Neve, B. (2007), Inland containerterminals: Vergelijkende studie tussen Vlaanderen en Nederland, Universiteit Antwerpen.
- Dorny, B., Kearsley, W., Martens, T. & Vercauteren, D. (2010), Gebruik van Inland hubs als secundaire poorten om de haven te ontlasten. Universiteit Antwerpen.
- Haven Genk (2011), consultatie website 20/06/2011 (www.havengenk.be).
- Huybrechts, E. (2009), Interview via e-mail, manager Food & Beverages Transmarcom, 07/05/2009
- Macharis C. (2007), Lambit -rapport, online beschikbaar op:
http://193.191.208.76/belspo/home/publ/pub_ostc/mobil/rapp07_nl.pdf.
- Macharis C. & Verbeke A. (1999), Intermodaal vervoer – Economische en strategische aspecten van het intermodaal vervoer in Vlaanderen, Garant.
- Macharis, C. & Verbeke A. (2004), Intermodaal binnenvaartvervoer – Economische en strategische aspecten van het intermodaal binnenvaartvervoer in Vlaanderen. Garant , 176p.
- Meers, D., Macharis, C. & Pekin, E. (2013), Beleidsondersteunende paper Intermodaal Vervoer Value Time & New Terminal Locations, Steunpunt Goederen en personenvervoer (<http://www.steunpuntmobilo.be> > onderzoeksresultaten > beleidsondersteunende papers).
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2005), Inventarisatie terminals en regionale overslagcentra in Nederland.
- Mommens, K. & Marcharis, C. (2012), Pallet on the waterway. Steunpunt Goederen en personenvervoer (<http://www.steunpuntmobilo.be> > onderzoeksresultaten > beleidsondersteunende papers).
- Nieuwsblad Transport (27 feb. 2014) BCTN scheidt duidelijkheid.
- Pausenberger, L. (2010), Tri-modaal ontsloten logistieke platformen: succesvolle innovaties of duur en onsuccesvol? Voorbeelden en analyse, Universiteit Antwerpen.
- Pekin, E. (2009), GIS-based location analysis for intermodal terminal landscape in Belgium. Presentatie 'les séminaires du GRT', 28/09/2009. Online beschikbaar op:
http://perso.fundp.ac.be/~grt/docseminaire/seminaireGRT_280909.pdf.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen: Detailkaart laad- en losinstallaties op de Vlaamse waterwegen, online beschikbaar op: <http://www.binnenvaart.be/nl/waterwegen/kaaimuren.asp#>.

Stevens, M. (2014) Telefonisch gesprek (16/10/2014)

Van Breedam, A., Blauwens, G. & D'Haens, P. (2004), Logistiek, laatste front in de concurrentieslag. In Van Breedam, A. (Ed.), Blauwens, G. (Ed.), Logistiek, laatste front in de concurrentieslag. Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres. Antwerpen, 25-26 Maart 2004. Leuven: Garant.

Van Cleempoel, S. (2011), Hoe wordt Port Equalisation gebruikt in en rond de Haven van Antwerpen? Case Study Beverdonk, Universiteit Antwerpen.

Van De Wygaert K. (2011), De keuze tussen merchant en carrier haulage met toepassing op de Beverdonk Container Terminal, Universiteit Antwerpen

Van Looveren, T. (2009), Vergelijking van de kwaliteit en dienstverlening op Inland terminals, Universiteit Antwerpen.

Verhoeven, O. (2009), Bedrijfseconomische analyse van Inland terminals, Universiteit Antwerpen.

Vlaanderen in actie, Pact 2020 – Kernindicatoren meting voorjaar 2013

Waterwegen en Zeekanaal (2011), Projectoproep ROC Aalst, online beschikbaar op: http://www.wenz.be/Terreinen_Gebouwen/Industrieterreinen/ROCAalst.html.

Waterwegen en Zeekanaal (2011), Terreinfiche bedrijventerrein Woestijne, online beschikbaar op: http://www.wenz.be/Terreinen_Gebouwen/Industrieterreinen/aalter.html.

Waterwegen en Zeekanaal N.V. en N.V. De Scheepvaart (s.d.), Infrastructuur Masterplan voor de Vlaamse waterwegen, Horizon 2014.

Bijlage: Overzicht binnenvaart Inland container terminals Vlaanderen

Gemeente	Naam	Afkorting	Ontstaan	Operator	Modi	Kaailengte	Oppervlakte	Website
Avelgem	Avelgem Container Terminal n.v	AVCT	1991	Groenenboom	binnenvaart	240m	1,9ha	www.avct.f
Meerhout	BCTN Meerhout (eerdere benamingen: Water Container Terminal, Euroports Containers Meerhout)...	BCTN	1996	BCTN	binnenvaart (spoor)	350m	11ha	www.bctn.f
Willebroek	Trimodale Container Terminal	TCT Belgium	1999	dochter van ECT	binnenvaart (spoor)	350m	10ha	www.ect.r
Genk	Haven Genk n.v. (multimodaal platform)		1999	Group Machiels en Arcelor	binnenvaart (spoor)	500m	7ha	www.havenge
Grimbergen	Van Moer Stevedoring, Multimodal Inland Container Terminal (eerdere benaming: Cargovil Container terminal)	CCT	2002	Van Moer group	binnenvaart	180m	1,8ha	www.vanmoergro
Deurne	Gosselin Container Terminal	GCT	2002	Gosselin Group	binnenvaart	340m	4ha	www.gctnv.f
Wielsbeke	River Terminal Wielsbeke NV	RTW	2004 (heropening 2014)	Katoennatie	binnenvaart	255m	1,8ha	www.katoennat
Mol	Terminal Gheys	BLC (Belgium Logistic centre nv)	2006	Group Gheys	binnenvaart	100m	1 ha	www.gheys.c
Grobbendonk	Beverdonk Container Terminal		2011	Haven Antwerpen, DP world	binnenvaart	250m	10ha	www.dpworld

Bron: eigen samenstelling aan de hand van http://www.binnenvaart.be/nl/waterwegen/kaarten/images/pdf/adressen_containerterminals.pdf

Steunpunt Goederen- en personenvervoer (MOBILO)

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 47 99

steunpuntmobilo@uantwerpen.be

<http://www.steunpuntmobilo.be>