



Port of  
Rotterdam

# Halfjaar bericht 2013

## Financieel resultaat gelijk

### OVERSLAG HAVEN ROTTERDAM LICHT AFGENOMEN

De goederenoverslag in de Rotterdamse haven is het eerste halfjaar 0,9% afgenomen ten opzichte van het eerste halfjaar 2012. Vooral ruwe olie werd minder verscheept. Andere sectoren konden dit onvoldoende compenseren.

Het financieel resultaat van het Havenbedrijf Rotterdam bleef vrijwel gelijk. De inkomsten uit zeehavengeld namen vooral af door een gematigd tarievenbeleid en door afname van de overslag. Daar stond een toename van de grondopbrengsten tegenover, met name veroorzaakt door nieuwe uitgften.

Hoogtepunt van het eerste halfjaar was de opening van Maasvlakte 2 voor de scheepvaart. De aanleg van Maasvlakte 2 valt € 150 miljoen goedkoper uit dan bij aanvang geraamd. Mede daardoor kon het Havenbedrijf met de aandeelhouders afspreken dat het dividend reeds dit jaar verhoogd wordt en nu al € 290 miljoen van de Rijksbijdrage in de aanleg van Maasvlakte 2 is teruggestort.

## OVERSLAG

De goederenoverslag geeft over het eerste halfjaar een kleine krimp te zien. In totaal werd 0,9% minder overgeslagen dan in de eerste helft van 2012. Dat wordt vooral veroorzaakt door afname van de overslag van ruwe olie (-9%) als gevolg van de algehele marktsituatie (de lage vraag), interen op voorraden omdat de verwachting is dat prijzen in de toekomst lager zullen zijn (backwardation) en onderhoudstops bij raffinaderijen. Ruwe olie vormt bijna een kwart van de overgeslagen goederen in de haven. Daardoor tikt een forse afname van ruwe olie stevig door in het totaal. De toename van overslag van minerale olieproducten (4%) door meer export compenseerde het verlies ten dele. Er werd weer meer stookolie vanuit Rusland via Rotterdam naar het Verre Oosten verscheept. Er kwam dit halfjaar veel minder LNG binnen. Oorzaak hiervan is dat vrijwel alle LNG die verscheept wordt naar Azië gaat. Overig nat massagoed nam licht toe (1%). Alles bij elkaar daalde de overslag van nat massagoed met -3%.

GOEDERENOVERSLAG (GROOT ROTTERDAM)	JAN-JUN 2013	JAN-JUN 2012	VERSCHIL IN %
<b>(IN DUIZENDEN TONNEN)</b>			
Ertsen en schroot	17.418	16.440	6,0%
Kolen	14.589	12.907	13,0%
Agribulk	4.239	4.145	2,3%
Overig droog massagoed	5.926	5.859	1,0%
<b>SUBTOTAAL DROOG MASSAGOED</b>	<b>42.172</b>	<b>39.351</b>	<b>7,2%</b>
Ruwe aardolie	46.177	50.591	-8,7%
Minerale olieproducten	41.297	39.882	3,5%
LNG	62	205	-70,0%
Overig nat massagoed	16.874	16.779	0,6%
<b>SUBTOTAAL NAT MASSAGOED</b>	<b>104.409</b>	<b>107.457</b>	<b>-2,8%</b>
<b>CONTAINERS</b>	<b>61.756</b>	<b>63.041</b>	<b>-2,0%</b>
Roll-on/roll-off	9.020	8.824	2,2%
Overig stukgoed, lash	2.382	3.085	-22,8%
<b>SUBTOTAAL OVERIG STUKGOED</b>	<b>11.402</b>	<b>11.909</b>	<b>-4,3%</b>
<b>TOTAAL OVERSLAG (IN DUIZENDEN TONNEN)</b>	<b>219.738</b>	<b>221.758</b>	<b>-0,9%</b>
<b>CONTAINEROVERSLAG (IN TEU x 1.000)</b>	<b>5.903</b>	<b>5.862</b>	<b>+1,0%</b>

De overslag van kolen nam toe (13%), vooral voor de elektriciteitsproductie. Kolencentrales draaien goedkoper dan gasgestookte centrales vanwege het prijsverschil tussen kolen en gas. Ook is de overslag in Rotterdam toegenomen door bundeling van stromen en sluiting van mijnen in het achterland. Ook ijzererts en schroot werd meer overgeslagen (6%). Niet zozeer vanwege aantrekkelijke staalproductie als wel vanwege doorvoer (transshipment) naar andere havens in Europa. Het eerste halfjaar passeerde iets meer agribulk (2%) en overig droog massagoed (1%) de haven. Het droog massagoed kwam daarmee in totaal op een groei van 7%.

Het containersegment laat een kleine afname zien in tonnen (-2%). Het aantal overgeslagen containers steeg licht met 1%. Reden van de teruggang in gewicht is de aanhoudende economische malaise in Europa. De grootste krimp in tonnen zit in het feedervervoer (-6%). Dit komt deels doordat feederverbindingen tussen de Baltische staten en Rotterdam verlegd zijn naar de Noord-Duitse havens. Een andere reden is de voortdurende overcapaciteit in de containervaart, waardoor om kosten te besparen reders hun grote schepen niet alleen langzaam laten varen (slow steaming) maar ook meer havens direct laten aanlopen (direct calls) dan in het verleden. Dat laatste leidt dan tot een afname van het totale feedervolume in de Hamburg - Le Havre range. De afname van het feedervolume zorgt ook voor een lichte afname van het deepsea volume (-2%). Het shortsea verkeer nam toe (5%), onder andere vanwege groei van het containervolume naar het oostelijk deel van de Middellandse Zee. Het ro-ro-verkeer nam iets toe (2%). Roro overslag is sterk afhankelijk van de groei van de Engelse economie en deze vertoont nog geen krachtig herstel. Het overig stukgoed liep sterk terug (-23%) vooral door de afname van de import van staal. In totaal werd 4% minder breakbulk overgeslagen.

Sinds 1 januari 2013 is de exploitatie van de zeehaven van Dordrecht volledig geïntegreerd met die van Rotterdam. De overslagcijfers van Dordrecht (ca. 3 miljoen ton per jaar) worden daarom vanaf dezelfde datum meegenomen in de overslagcijfers.

## ONTWIKKELINGEN IN DE HAVEN

De aanleg van Maasvlakte 2 is voorspoedig verlopen. Op 22 mei heeft de minister van Infrastructuur en Milieu, het nieuwe havengebied officieel geopend. Sinds die dag is het nieuwe land voor schepen via het Yangtzekanaal bereikbaar. Eind vorig jaar was het gebied al via de weg en het spoor bereikbaar. De aanleg van Maasvlakte 2 is € 150 miljoen goedkoper uitgevallen dan bij aanvang geraamd werd. De aanleg van Maasvlakte 2 is nu afgerond, op de realisatie van enkele infrastructuurprojecten na die de verbinding van het nieuwe havengebied met het bestaande optimaliseren. De bouw van de containerterminals van APM Terminals en RWG verloopt voorspoedig.

De verbreding van de Amazonehaven ten behoeve van ECT verloopt volgens planning. Begin 2014 is het bevaarbare deel van het havenbekken zo'n 100 m verbreed zodat de steeds grotere containerschepen er ook bij minder gunstige weersomstandigheden terecht kunnen.

Tussen een aantal bedrijven in de Botlek is een pijpleiding voor stoom in gebruik genomen. Daarmee gaat minder restwarmte verloren en wordt de efficiëntie van de industrie verhoogd. Het is de bedoeling het netwerk verder uit te breiden. Vergroting van de efficiëntie is een belangrijke manier om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te beperken. In het ROAD-project (grootschalig proefproject voor de afvang en opslag van CO<sub>2</sub> bij een energiecentrale) is nog geen definitieve beslissing genomen door de twee bedrijven. De aanhoudend lage CO<sub>2</sub>-prijs speelt daarin een cruciale rol.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) presenteerde in juni een rapport naar de veiligheid bij Odfjell Terminals Rotterdam in de periode 2000 - 2012. Terecht stelt de OvV dat bedrijven primair verantwoordelijk zijn voor de eigen veiligheid, wordt de ketenverantwoordelijkheid van de chemiebedrijven benadrukt en wordt een systeem van integrale regionale vergunningsverlening, toezicht en handhaving bepleit met de mogelijkheid voor de staatssecretaris om in te grijpen als dat nodig is. Het Havenbedrijf deelt de conclusies en aanbevelingen. Alle partijen in de keten zullen nu de verbeteringen moeten oppakken.

De belangrijkste gronduitgifte in het afgelopen halfjaar was die aan Shtandart Terminals voor de bouw van een grote olieterminal in de noordwesthoek van de Europoort. De planning is in de eerste helft van 2014 te starten met de bouw van de terminal.

De huidige Calandspoorbrug nadert het eind van zijn levensduur. Daarnaast wordt de brug regelmatig geopend voor de scheepvaart, wat een belemmering is voor het toenemende spoorvervoer. Het Havenbedrijf heeft met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu afgesproken maximaal € 80 miljoen te willen bijdragen voor de variant die voor de ontwikkeling van de haven het meest gunstig is, én die in 2019 gereed is. Het Havenbedrijf denkt daarbij aan verlegging van het tracé via de Theemsweg, zodat de spoor en zeescheepvaart elkaar niet meer kruisen. Planning is om in 2015 met de aanleg te starten.

## HAVENMEESTER

Nadat in 2010 al de nieuwe Verkeerscentrale Rotterdam in gebruik werd genomen, opende de wethouder voor de haven in april de nieuwe Verkeerscentrale Hoek van Holland. Vanuit deze twee zeer moderne locaties wordt het sloopvaartverkeer begeleid.

De Divisie Havenmeester startte het project 'Schip Centraal' waarin onder ander de nautische dienstverleners, de terminal operators en het Havenbedrijf samenwerken om door een betere, gestructureerde informatieuitwisseling te komen tot een efficiëntere verkeersplanning in de haven.

Om de processen van de Havenmeester te ondersteunen is dit halfjaar een belangrijk onderdeel van het Havenmeester Management Informatiesysteem (HaMIS) opgeleverd. HaMIS zorgt nu voor één informatiesysteem voor het administreren, begeleiden en inspecteren van de scheepsbezoeken gekoppeld aan de kaart van de haven. Het systeem zal ook gebruikt worden door Haven Amsterdam, wat bijdraagt aan standaardisatie van processen.



## FINANCIËN

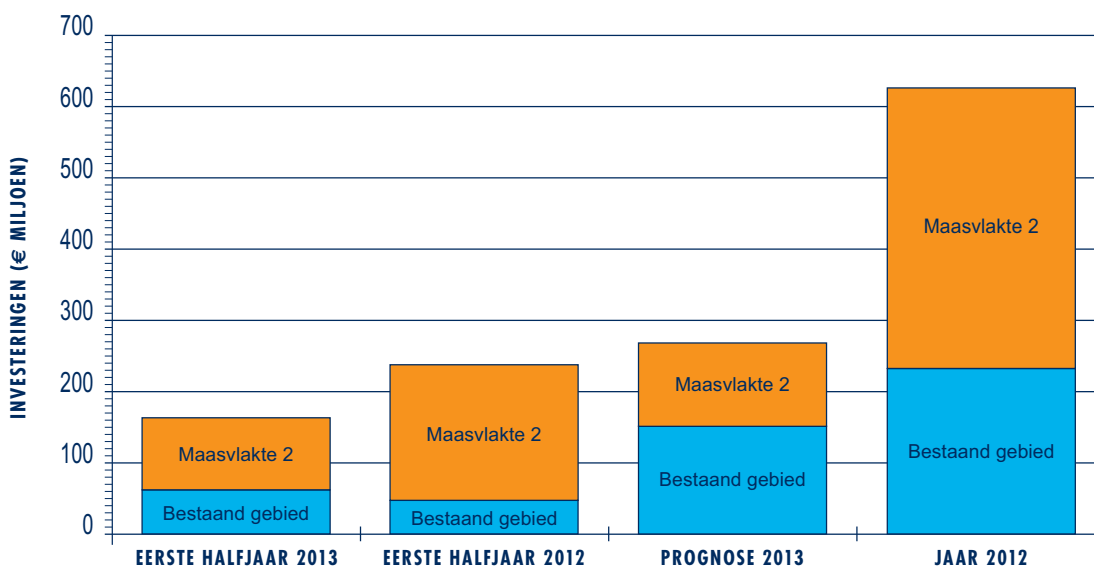
### RESULTAAT

Het resultaat over het eerste halfjaar 2013 bedraagt € 118 miljoen. Ten opzichte van het eerste halfjaar 2012 zijn de huuropbrengsten toegenomen met € 15 miljoen (11%) door nieuwe uitgiften en prijsherzieningen. Anderzijds is er een afname van opbrengsten zeehavengeld (-2%), veroorzaakt door een gematigd prijsbeleid en een terugval van de overslagvolumes. Per saldo namen de opbrengsten toe. De operationele lasten zijn op halfjaarbasis licht hoger dan in 2012. Met name het toegenomen niveau van de afschrijvingen en de hogere rentelasten, gedreven door het hoge investeringsniveau van de afgelopen jaren, hebben geleid tot een resultaat dat lager is dan het eerste halfjaar 2012.

RESULTAATONTWIKKELING	JAN-JUN 2013	JAN-JUN 2012
<small>(AFGERONDE BEDRAGEN IN MILJOENEN EURO'S)</small>		
Havengelden	151	153
Huur, erfpacht en kadegelden	157	142
Overige bedrijfsopbrengsten	8	8
<b>BEDRIJFSOPBRENGSTEN</b>	<b>316</b>	<b>303</b>
Lonen, salarissen, sociale lasten	-51	-51
Exploitatielasten	-59	-59
Overige bedrijfslasten	-2	2
<b>OPERATIONELE LASTEN</b>	<b>-111</b>	<b>-107</b>
<b>RESULTAAT VOOR RENTE EN AFSCHRIJVINGEN (EBITDA)</b>	<b>204</b>	<b>196</b>
Afschrijvingen	-62	-57
<b>BEDRIJFSRESULTAAT (EBIT)</b>	<b>142</b>	<b>139</b>
Financiële baten en lasten	-29	-23
Resultaat deelnemingen	4	4
<b>RESULTAAT</b>	<b>118</b>	<b>119</b>

### INVESTERINGEN

In de afgelopen jaren, met name 2010 - 2012, bevonden de investeringen van het Havenbedrijf zich op een zeer hoog niveau door de aanleg van Maasvlakte 2. In 2013 komt het investeringsvolume aanzienlijk lager uit. Naar verwachting lopen de totale investeringen terug van € 626 miljoen in 2012 tot ongeveer € 268 miljoen in 2013. Ambitie van het Havenbedrijf is structureel fors te blijven investeren in het havengebied.



## MAASVLAKTE 2, TERUGSTORTING EN DIVIDEND

De aanleg van Maasvlakte 2 is zover afgerond dat duidelijk is dat deze € 150 miljoen goedkoper uitvalt dan bij aanvang geraamd: € 1,55 miljard in plaats van € 1,7 miljard. Mede daardoor kon het Havenbedrijf met de aandeelhouders afspreken dat het dividend reeds vanaf dit jaar verhoogd wordt met € 18,8 miljoen en dat dit jaar € 290 miljoen van de Rijksbijdrage in de aanleg van Maasvlakte 2 wordt teruggestort.

## KASSTROMEN

Ondanks een lichte stijging van het bedrijfsresultaat is de operationele kasstroom in het eerste halfjaar van 2013 afgenomen met € 21 miljoen ten opzichte van het eerste halfjaar in 2012. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door mutaties in de kortlopende schulden en een toename van de betaalde interest.

De uitgaande netto-investeringskasstroom is fors hoger dan in de eerste helft van 2012. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een gedeeltelijke terugstorting van de ontvangen Rijksbijdrage (€ 290 miljoen) ten behoeve van de aanleg van Maasvlakte 2.

De financieringskasstroom is aanzienlijk toegenomen ten opzichte van eerste helft van 2012. In 2013 is zoals gepland € 450 miljoen aan leningen opgenomen. Daarnaast is in juni € 85,7 miljoen dividend betaald aan de aandeelhouders.

KASSTROOMOVERZICHT	JAN-JUN 2013	JAN-JUN 2012
<i>(AFGERONDE BEDRAGEN IN MILJOENEN EURO'S)</i>		
Bedrijfsresultaat (EBIT)	142	139
Afschrijvingen en mutaties voorzieningen e.a.	55	46
Mutaties werkkapitaal	-19	7*
<b>KASSTROOM UIT BEDRIJFSACTIVITEITEN</b>	<b>178</b>	<b>192</b>
Ontvangen / betaalde interest	-32	-24
<b>OPERATIONELE KASSTROOM</b>	<b>147</b>	<b>168</b>
Investeringskasstroom bruto	-164	-237
Rijksbijdrage, subsidies en overige mutaties	-266	165*
<b>INVESTERINGSKASSTROOM NETTO</b>	<b>-430</b>	<b>-72</b>
<b>FINANCIERINGSKASSTROOM</b>	<b>352</b>	<b>-98</b>
<b>SALDO KASSTROOM</b>	<b>69</b>	<b>-2</b>

\*Omwille van de vergelijkbaarheid zijn de cijfers van het eerste halfjaar 2012 aangepast vanwege een herrubricering.

## HAVENBEDRIJF ROTTERDAM N.V.

Doel van het Havenbedrijf Rotterdam is de versterking van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven als logistiek knooppunt én industriecomplex van wereldniveau. Niet alleen in omvang, maar ook in kwaliteit. De kerntaken van het Havenbedrijf Rotterdam zijn de duurzame ontwikkeling, beheer en exploitatie van de haven en het handhaven van de vlotte en veilige afhandeling van de scheepvaart.

### Feiten en cijfers van het Havenbedrijf Rotterdam en de Rotterdamse haven:

**Havenbedrijf Rotterdam:** 1.200 werknemers, omzet ca. € 600 miljoen.

**Havengebied:** 12.500 ha (land & water, waarvan ca. 6.000 ha bedrijfsterreinen, inclusief uitgeefbaar terrein Maasvlakte 2). Lengte havengebied is ruim 40 km.

**Directe werkgelegenheid:** ruim 87.000 arbeidsplaatsen.

**Goederenoverslag:** ca. 450 miljoen ton goederen per jaar.

**Scheepvaart:** ca. 32.000 zeeschepen en 100.000 binnenvaartschepen per jaar.

[www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)

Juli 2013. Op de in dit halfjaarbericht opgenomen gegevens is geen accountantscontrole toegepast.

Redactie Havenbedrijf Rotterdam N.V.



Fotografie:  
Erik Bakker  
Bart Maat