



IBM Business Consulting Services

Voorhavens in de praktijk: Quick Scan

proSes

Finale Rapportage
20 april 2004



© Copyright IBM Corporation 2004

Samenvatting en Conclusies

- Bij deze studie gebruikt ProSes het begrip “voorhaven” wanneer er sprake is van drie factoren :
 - een toegankelijkheidsprobleem bij de Rivierhaven;
 - een sprong naar zee door middel van een voorhaven en
 - containertrafiek.
- Het doel van deze Quick Scan is met enkele praktijkvoorbeelden te laten zien
 - dat/of er succesvolle voorhavens zijn; zo ja, onder welke omstandigheden (voorwaarden, belemmeringen, tijdsspanne e.d.) ze zijn ontstaan;
 - vanwege welke omstandigheden beoogde voorhavens niet tot ontwikkeling zijn gekomen en
 - welke argumenten zijn gehanteerd bij het besluit een beoogde voorhaven al dan niet te ontwikkelen.
- In overleg met ProSes werden volgende havenparen voor verder onderzoek geselecteerd :

Continent	Land	"Rivierhaven"	Rivier	"Voorhaven"
Azië	Vietnam	Ho Chi Minh ports	Cai Mep - Thi Vai river	Vung Tau - Cai Mep
Azië	Thailand	Klong Toey (Bangkok)	Chao Phrya River	Laem Chabang
Azië	China	Shanghai	Yangtze River	Yangshan
Europa	België	Antwerpen	Schelde	Vlissingen
Europa	Duitsland	Bremen/Bremerhaven	Weser	Wilhelmshaven
Europa	UK	Tilbury	Thames	Shellhaven
Americas	Canada	Montreal	St. Lawrence River	Halifax
Americas	Brazilië	Porto Rio Grande	Patos Lagoon	Super Porto

Samenvatting en Conclusies

- Uit de gevalstudies konden we enkele kritische succesfactoren destilleren, die zich op verschillende niveaus situeren :

MICRO :

Vraagzijde :

- Launching customer
- Kritische massa
- Afstand tot de markt
- Belangrijke goederenbehandelaar

Aanbodzijde :

- Nautische toegang
 - Hinterlandverbindingen
 - Ruimte : grote kavels
- Het concept wordt dan vertaald naar :
- Kapitaalsinvesteringen
 - Financiering

MACRO :

- Politieke steun/ steun van de havenautoriteiten
- Samenwerking Rivierhaven/ Voorhaven
- Milieu

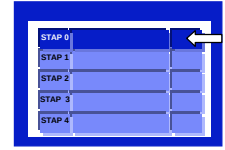
Samenvatting en Conclusies

- De kans op succes van een voorhaven wordt bepaald door het samengaan en samenkomen van de verschillende kritische succesfactoren, zowel op micro niveau (vraag- en aanbodzijde) als op macro niveau. De kans op welslagen wordt ook bepaald door de versterkende interacties tussen de kritische succesfactoren bij het juiste momentum.
- Zonder een goede invulling van de kritische succesfactoren op macro niveau heeft een nieuw containerproject weinig kans op slagen. Een goede samenwerking tussen rivierhaven en voorhaven maakt de kans op succes groot. De opbouw van een voorhaven in concurrentie met de rivierhaven is vele malen moeilijker. Politieke steun en steun vanuit de havenautoriteit zijn van vitaal belang om een project mogelijk te maken. Het voldoen aan milieu- en natuurnormen is eveneens van doorslaggevend belang, dit vooral in de Westerse wereld.
- In de micro-omgeving zijn de kritische aanbodfactoren zoals onderscheidende nautische toegang t.o.v. de rivierhaven, adequate hinterlandverbindingen, beschikbare ruimte en afstand tot de markt basiscriteria voor de kans op succes van een voorhaven. Publieke en private investeringen zijn gelijktijdig noodzakelijk om tot een succesvolle voorhaven te komen. Voldoende publieke middelen en steun van de havenautoriteiten zijn bepalend voor de bereidheid van private partijen om te participeren.
- Het succes van een voorhaven wordt tevens beïnvloed door de mate waarin de vraagzijde - de reders en verladers - voldoende kritische massa, volumes en frequenties tot stand kan brengen. De toezegging van een launching customer zal zeker een positieve bijdrage hebben voor het verkrijgen van financiering en op de prijs ervan. Ook de aanwezigheid van een global terminal operator bij het project heeft een grote impact op de geloofwaardigheid en de kans op succes. Een grote vraag heeft ook invloed op het gedrag van de overheid. Kritische massa in het algemeen is van belang voor de ontwikkeling van de logistieke omgeving en kan ook verbeteringen rechtvaardigen in de infrastructuur van de hinterlandverbindingen.

Inhoudstafel

INHOUDSTAFEL		
STAP 0	Achtergrond en Onderzoeksvragen	BLZ. 6
STAP 1	Selectie Havenparen	BLZ. 9
STAP 2	Basisinformatie	BLZ. 10
STAP 3	Fiche per haven	BLZ. 12
STAP 4	Kritische Succesfactoren	BLZ. 45

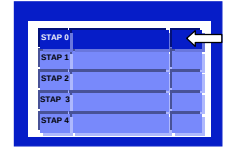
Stap 0 : Achtergrond en Onderzoeksvragen



De achtergrond van het onderzoek wordt door ProSes als volgt geformuleerd :

- Bij ProSes wordt het fenomeen “voorhavens” gehanteerd rond de problematiek van de toegankelijkheid van Antwerpen middels verruiming van de Schelde en een mogelijk alternatieve oplossing middels de benutting van de voorhavens Zeebrugge en Vlissingen. Dit is een ontwikkeling waarbij een haven met een goede maritieme toegankelijkheid voor de categorie van relatief diepstekende containerschepen de functie overneemt of heeft genomen van een (nabije) rivierhaven waarvan de maritieme toegankelijkheid m.b.t. diepgang te wensen overlaat. ProSes bestudeert dit fenomeen in het licht van alternatievenonderzoek voor een Habitattoets. Er vindt onderzoek plaats naar de potentie van voorhavens in situaties waarbij de Schelde wel respectievelijk niet wordt verdiept.
- Het fenomeen voorhaven mag zich verheugen in een levendige belangstelling van stakeholders in Vlaanderen en Nederland. Bepaalde stakeholders lijken de realiteitszin van voorhavens te verwerpen als zinloos, anderen lijken het te omarmen als het logische alternatief voor verdiepen.

Stap 0 : Achtergrond en Onderzoeksvragen



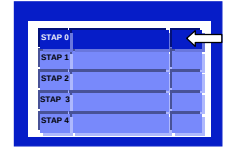
ProSes benaderde IBM Business Consulting Services met de volgende onderzoeksvragen :

- Bij deze studie gebruikt ProSes het begrip “voorhaven” wanneer er sprake is van drie factoren :
 - een toegankelijkheidsprobleem bij de Rivierhaven;
 - een sprong naar zee door middel van een voorhaven en
 - containertrafiek.

- Het doel van dit onderzoek is met enkele praktijkvoorbeelden te laten zien
 - dat/of er succesvolle voorhavens zijn; zo ja, onder welke omstandigheden (voorwaarden, belemmeringen, tijdsspanne e.d.) ze zijn ontstaan;
 - vanwege welke omstandigheden beoogde voorhavens niet tot ontwikkeling zijn gekomen en
 - welke argumenten zijn gehanteerd bij het besluit een beoogde voorhaven al dan niet te ontwikkelen.

- Deze Quick Scan betreft het rangschikken van informatie op basis van gegevens die in-house beschikbaar zijn bij ProSes en op basis van direct toegankelijke openbare bronnen. Het gewenste produkt is een memo bestaande uit
 - één tot twee bladzijden met conclusies en
 - per onderzochte haven een ‘fiche’ met basisinformatie.

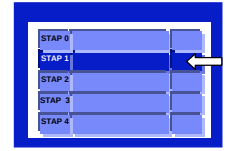
Stap 0 : Achtergrond en Onderzoeksvragen



Kick off meeting :

- De opdracht moest binnen een beperkte tijdspanne uitgevoerd worden. Daarom werd tussen ProSes en IBM een kick off meeting georganiseerd waarin een aantal uitgangspunten werden vastgelegd op basis van de aanwezige kennis van beide partijen.
- In deze kick off meeting werden de volgende zaken vastgelegd :
 - Selectie van de havenparen voor verdere studie op basis van het gedefinieerde begrip 'voorhaven' en
 - Selectie van de criteria voor het verzamelen van de basisinformatie van de voorhavens.
- De resultaten van de kick off meeting worden verder toegelicht in Stap 1 en 2.

Stap 1 : Selectie Havenparen



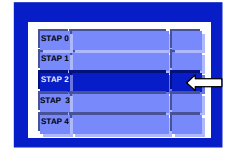
- Bij het eerste overleg werden de volgende havenparen geselecteerd voor verder onderzoek :

Continent	Land	"Rivierhaven"	Rivier	"Voorhaven"
Azië	Vietnam	Ho Chi Minh ports	Cai Mep - Thi Vai river	Vung Tau - Cai Mep
Azië	Thailand	Klong Toey (Bangkok)	Chao Phrya River	Laem Chabang
Azië	China	Shanghai	Yangtze River	Yangshan
Europa	België	Antwerpen	Schelde	Vlissingen
Europa	Duitsland	Bremen/Bremerhaven	Weser	Wilhelmshaven
Europa	UK	Tilbury	Thames	Shellhaven
Americas	Canada	Montreal	St. Lawrence River	Halifax
Americas	Brazilië	Porto Rio Grande	Patos Lagoon	Super Porto

- Deze voorhavens bevinden zich in verschillende fases van ontwikkeling :

Ontwikkelingsfase voorhaven	
A	Geïmplementeerd en succes als containerhaven t.o.v. de rivierhaven
B	Geïmplementeerd en geen succes als containerhaven t.o.v. de rivierhaven
C	Bouwfase
D	Procedure lopend
E	Procedure afgewezen
F	Beslissing om niet te ontwikkelen

Stap 2 : Basisinformatie



- Bij het eerste overleg werden de volgende criteria geselecteerd voor het verzamelen van de basisinformatie per haven :

Basisgegevens

Continent
Land
Rivierhaven
Rivier
Voorhaven
Afstand Rivierhaven-Voorhaven weg/water
Grensoverschrijdend
Kaart - Foto

Ontwikkelingsfase Voorhaven

Ontwikkelingsfase Voorhaven (zie tabel)
Landaanwinning versus natuurlijke locatie
Greenfield/Reconversie/Expansie/Substitutie
Tijdspanne procedure (idee tot implementatie, eventuele vertraging)

Gegevens m.b.t. diepgangproblemen

Maximale diepgang schepen rivierhaven
Maximale diepgang schepen voorhaven

Technische gegevens Voorhaven

Aantal meter kade
Aantal hectare
Aantal kranen
Capaciteit in TEU
Ontsluiting Voorhaven Spoor/Binnenvaart/weg
Verbinding met de Rivierhaven
Andere activiteiten behalve containers (cargo handling, industrie)

Containertrafiek (Containerisation International Yearbook 2003)

Aantal TEU 2001 Rivierhaven (evolutie)
Aantal TEU 2002 Voorhaven (evolutie)
Aantal container operators en aard (nationaal versus internationaal)

Partijen betrokken bij de ontwikkeling van de Voorhaven

Initiatiefnemers Publiek
Initiatiefnemers Privaat
Zijn er partijen bij die ook betrokken zijn bij de Rivierhaven
Totale kost Voorhaven
Betrokken financiers (ontwikkelingsbanken)
Finale beslissingnemers
Type concessie - risico-allocatie

Argumentatie initiatievorming

Hoofddoelstelling
Economisch
Sociaal Maatschappelijk
Politiek
Milieu

Sterktes/ Opportuniteiten

Economisch
Infrastructuur/ nautisch
Sociaal Maatschappelijk
Politiek
Milieu

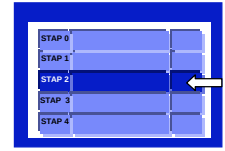
Zwaktes/ bedreigingen

Economisch
Infrastructuur/ nautisch
Sociaal Maatschappelijk
Politiek
Milieu

Besluitvorming

Succes of mislukking?

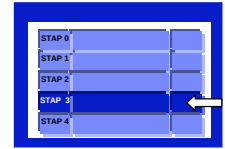
Stap 2 : Basisinformatie



- Voor wat de tijdspanne van het beslissingsproces betreft willen we het volgende onderscheid maken:

Tijdspanne beslissingsprocedure (van idee tot implementatie)	
<3 jaar	Korte termijn
3-10 jaar	Middellange termijn
>10 jaar	Lange termijn

Inhoudstafel Stap 3



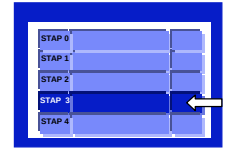
INHOUDSTAFEL

STAP 0	Achtergrond en Onderzoeksvragen	BLZ. 6
STAP 1	Selectie Havenparen	BLZ. 9
STAP 2	Basisinformatie	BLZ. 10
STAP 3	Fiche per haven	BLZ. 12
STAP 4	Kritische Succesfactoren	BLZ. 45

Ho Chi Minh City – Vung Tau/Cai Mep	BLZ. 13
Klong Toey (Bangkok) – Lane Chabang	BLZ. 16
Shanghai - Yangshan	BLZ. 21
Antwerpen - Vlissingen	BLZ. 25
Bremen/Bremerhaven - Wilhelmshaven	BLZ. 29
London/Tilbury - Shellhaven	BLZ. 33
Montreal - Halifax	BLZ. 37
Porto Rio Grande - Superporto	BLZ. 42

Stap 3 : Fiche per haven

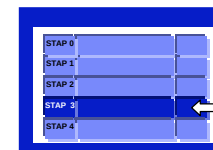
Ho Chi Minh City – Vung Tau/ Cai Mep



CASE	Ho Chi Minh Ports	Vung Tau Container Port
Basisgegevens		
Continent		Azië
Land		Vietnam
Rivierhaven		Verschillende container terminals in de Ho Chi Minh City omgeving
Rivier		Cai Mep - Thi Vai river
Voorhaven		Vung Tau Container Port
Afstand Rivierhaven-Voorhaven weg/water		Ongeveer 85 kilometer
Grensoverschrijdend		Neen
Ontwikkelingsfase Voorhaven		
Ontwikkelingsfase Voorhaven (zie tabel)		F
Landaanwinning versus natuurlijke locatie		Natuurlijke locatie met landaanwinning.
Greenfield/Reconversie/Expansie/Substitutie		Greenfield
Tijdspanne procedure (idee tot implementatie, eventuele vertraging)		3-10 jaar
Gegevens m.b.t. diepgangsproblemen		
Maximale diepgang schepen rivierhaven		Max toegelaten grootte schepen van 20,000 DWT tot 32,000 DWT, afhankelijk van de terminal; VICT terminal diepgang aan kade 10 meter
Maximale diepgang schepen voorhaven		Toegangskanaal 11,5 meter diep onafhankelijk van de getijden. Om de toegang tot 15 meter uit te diepen, was een geschatte investering van 15 miljoen US\$ noodzakelijk met een jaarlijkse onderhoudskost van 10% van de oorspronkelijke investering. Het consortium had beslist om hierin niet zelf te investeren.
Technische gegevens Voorhaven		
Aantal meter kade		1,200 meter deepsea + 250 meter barge
Aantal hectare		99 hectare
Aantal kranen		6 kranen
Capaciteit in TEU		810,000 TEU
Ontsluiting Voorhaven Spoor/Binnenvaart/weg		Binnenvaart/ Weg
Verbinding met de Rivierhaven		Binnenvaart/ Weg; geen shuttle diensten aan aanvang voorzien
Andere activiteiten behalve containers (cargo handling, industrie)		Neen
Containertrafiek (Containerisation International Yearbook 2003)		
Aantal TEU 2001 Rivierhaven (evolutie)		774.010
Aantal TEU 2002 Voorhaven (evolutie)		0
Aantal container operators en aard (nationaal versus internationaal)		In de Ho Chi Minh City omgeving zijn alle operatoren lokaal, behalve bij de Vietnam International Container Terminals, een meer recente terminal, waarin ook een buitenlandse partner zit : Mitotorient Co. (joint-venture tussen de NOL groep uit Singapore en Mitsui & Co. uit Japan). Voor de crisis in Azië hebben ook Evergreen (samen met Maleisische partners) en Hutchison Whampoa naar opportuniteiten gekeken in de Vung Tau area).
CASE	Ho Chi Minh Ports	Vung Tau Container Port

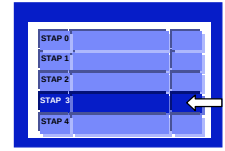
Stap 3 : Fiche per haven

Ho Chi Minh City – Vung Tau/ Cai Mep



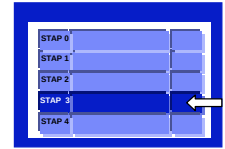
CASE	Ho Chi Minh Ports	Vung Tau Container Port
Partijen betrokken bij de ontwikkeling van de Voorhaven		
Initiatiefnemers Publiek	Neen	
Initiatiefnemers Privaat	Een consortium bestaande uit Noord Natie (goederenbehandelaar), Haecon (haven ingenieursbureau) en Besix (bouwfirma), drie partijen uit België (NHB)	
Zijn er partijen bij die ook betrokken zijn bij de Rivierhaven	Neen	
Totale kost Voorhaven	307 miljoen US\$ (jaar 2000)	
Betrokken financiers (ontwikkelingsbanken)	Neen	
Finale beslissingnemers	NHB	
Type concessie - risico-allocatie	Het risico lag volledig bij het consortium.	
Argumentatie initiatievorming		
Hoofddoelstelling	Opbrengsten, diversificatie in een land in volle economische ontwikkeling	
Economisch	Opbrengsten, diversificatie	
Sterktes/ Opportuniteiten		
Economisch	Snelle ontwikkeling in Vietnam, goede trafiekvooruitzichten, aanvaardbare tarieven, lage operationele kosten, tax subsidies beschikbaar	
Infrastructuur/ nautisch	Slechte nautische toegankelijkheid van de overige container terminals.	
Milieu	Congestieproblemen in Ho Chi Minh City omgeving.	
Zwaktes/ bedreigingen		
Economisch	Bedreiging van competitie onder de vorm van directe concurrentie van een publieke terminal (overheid), vlakbij de geselecteerde locatie. Naast de lokale concurrentie moest ook rekening gehouden worden met de veelheid aan plannen om container hubs te bouwen in Vietnam.	
Infrastructuur/ nautisch	De terminallocatie was gelegen in moerasgebied en het consortium moest investeren in piling, aanwinning en er werden geen subsidies verleend door de overheid.	
Sociaal Maatschappelijk	Corruptie	
Politiek	Minder gunstige Foreign Direct Investment politiek, onverwachte politieke beslissingen	
Besluitvorming		
Ondanks de goede trafiekvoorspellingen bleek de terminal financieel niet haalbaar omwille van de te zware kapitaalsinvesteringen. De onzekere situatie in Vietnam m.b.t. de overheid en toekomstige concurrentie vulden deze beslissing aan. Er was bovendien weinig politieke steun om het project mogelijk te maken.		
Succes of mislukking?		
Voorlopig een mislukking. Er zijn vanuit de Vietnamese overheid nog steeds plannen om de aangegeven locatie een container terminal te bouwen. Dit zou gebeuren met steun van het Japan International Cooperation Agency (JICA). Het zou de bedoeling zijn om op termijn Saigon port te sluiten en op die manier de verkeerscongestie in de stad te verlichten. Ook de scheepsbouwwerven zouden naar die lokatie verhuizen.		
CASE	Ho Chi Minh Ports	Vung Tau Container Port

Stap 3 : Fiche per haven Ho Chi Minh City – Vung Tau/ Cai Mep



Stap 3 : Fiche per haven

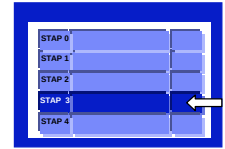
Klong Toey (Bangkok) – Laem Chabang



CASE	Bangkok	Laem Chabang
Basisgegevens		
Continent		Azië
Land		Thailand
Rivierhaven		Klong Toey (Bangkok)
Rivier		Chao Phrya River
Voorhaven		Laem Chabang
Afstand Rivierhaven-Voorhaven weg/water		130 kilometer van Bangkok centrum
Grensoverschrijdend		De havens zijn gelegen in verschillende provincies : Laem Chabang in Chonburi Province en Bangkok Port in Bangkok Provincie.
Ontwikkelingsfase Voorhaven		
Ontwikkelingsfase Voorhaven (zie tabel)		A
Landaanwinning versus natuurlijke locatie		Natuurlijke locatie
Greenfield/Reconversie/Expansie/Substitutie		Greenfield
Tijdspanne procedure (idee tot implementatie, eventuele vertraging)		>10 jaar In 1948 werd beslist dat naast Bangkok een andere grote haven noodzakelijk was. In 1961 werd de locatie Laem Chabang reeds naar voor geschoven. Omwille van economische recessie werd er eerst voor geopteerd om een militaire basis de reconverteren in haven. In 1978 werd gestart met de onteigeningen om Laem Chabang te kunnen bouwen. In 1982 werd dan uiteindelijk beslist om Laem Chabang te ontwikkelen als haven voor gecontaineriseerd en general cargo verkeer, alsook voor de overslag van landbouwprodukten en voor de produktie van lichte consumptiegoederen zonder milieu-impact. Na het rondkrijgen van de financiering en gedetailleerde studies werd in 1987 gestart met de bouw van de haven. De eerste container terminal werd operationeel in 1991.
Gegevens m.b.t. diepgangsproblemen		
Maximale diepgang schepen rivierhaven		Schepen met maximum 8,2 meter diepgang, 172 meter lengte en 12,000 DWT
Maximale diepgang schepen voorhaven		Schepen met maximum 14 meter diepgang, 300 meter lengte en 50,000 DWT
CASE	Bangkok	Laem Chabang

Stap 3 : Fiche per haven

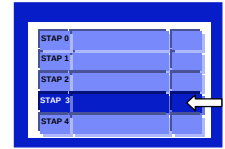
Klong Toey (Bangkok) – Laem Chabang



CASE	Bangkok	Laem Chabang
Technische gegevens Voorhaven		
Aantal meter kade		Fase 1 : 4 terminals van 300 meter lengte en 1 van 400 meter = 1,600 meter
Aantal hectare		Totaal van 1,000 hectare
Aantal kranen		17
Capaciteit in TEU		1,800,000 TEU voor Fase 1; Fase 2 in het totaal 3,5 miljoen TEU waarvan er reeds 1,7 miljoen TEU gebouwd is. Fase 2 moet gerealiseerd zijn in 2008. Fase 3 moet ook nog eens 3,4 miljoen TEU toevoegen en zou klaar zijn in 2018.
Ontsluiting Voorhaven Spoor/Binnenvaart/weg		Samen met de haven werden eveneens wegen en vrachtspoorlijnen gebouwd om de goederen van de haven efficiënt te kunnen aan- en afvoeren. De bedoeling van deze spoorlijnen was het transporteren van goederen op lange afstand.
Verbinding met de Rivierhaven		Met sommige van de spoorlijnen heeft men een doorvoer in Bangkok kunnen vermijden en also verdere congestie vermeden en de transporttijden geoptimaliseerd.
Andere activiteiten behalve containers (cargo handling, industrie)		1 Multi-Purpose Terminal, 1 agri-bulk terminal en 1 general cargo terminal; naast de haven is een site van 480 hectare ontwikkeld als industriezone en Export Processing Zone. Een nieuw stedelijke gebied moet de ontwikkeling van de haven en industrie ondersteunen.
Containertrafik (Containerisation International Yearbook 2003)		
Aantal TEU 2001 Rivierhaven (evolutie)		1.069.180
Aantal TEU 2001 Voorhaven (evolutie)		2.312.439
Aantal container operators en aard (nationaal versus internationaal)		De terminals worden beheerd door verschillende private partijen, lokale partijen maar ook JVs met internationale groepen en scheepslijnen waaronder Evergreen, P&O Ports, HPH, NOL, NYK, MOL
Partijen betrokken bij de ontwikkeling van de Voorhaven		
Initiatiefnemers Publiek		Ministerie van Communicatie in Thailand
Initiatiefnemers Privaat		De vijf terminals worden beheerd door verschillende private partijen.
Zijn er partijen bij die ook betrokken zijn bij de Rivierhaven		De Port Authority of Thailand (PAT) runt zowel de haven van Bangkok als de haven van Laem Chabang.
Totale kost Voorhaven		2455 miljoen Baht door de havenautoriteit voor Fase 1.
Betrokken financiers (ontwikkelingsbanken)		Japan (Official Development Assistance - ODA)
Finale beslissingnemers		Ministerie van Communicatie in Thailand
Type concessie - risico-allocatie		In tegenstelling met Bangkok Port wordt Laem Chabang geopereerd onder het 'Public-Private Partnership' - model. De havenautoriteit voorziet de basisinfrastructuur en BOT door de private partijen voor wat betreft de container terminals met een lease contract van minimum 30 jaar. De betalingen voor het lease contract bestaan uit een vast en een variabel gedeelte.
CASE	Bangkok	Laem Chabang

Stap 3 : Fiche per haven

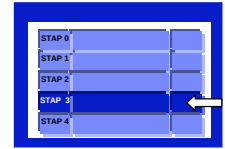
Klong Toey (Bangkok) – Laem Chabang



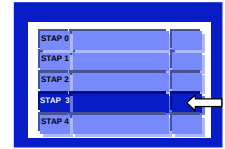
CASE	Bangkok	Laem Chabang
Argumentatie initiatievorming		
	Hoofddoelstelling	Het ontwikkelen van een moderne diepzeehaven naar internationale standaarden om economische ontwikkeling op lange termijn mogelijk te maken.
	Economisch	Haven Bangkok ondiep.
	Milieu	Direct calls maken de transportkosten voor Thailand's import en export goedkoper. Congestie in de stad Bangkok
Sterktes/ Opportuniteiten		
	Infrastructuur/ nautisch	Goede ligging en toegankelijkheid met veel ruimte om additionele activiteiten uit te bouwen. Het plan werd ondersteund door andere projecten (spoorweg, weg, industrie).
	Sociaal Maatschappelijk	Niet van toepassing.
	Politiek	Het project werd gesteund door alle partijen : het verantwoordelijk ministerie, de havenautoriteit van de rivierhaven en ook relevante private partijen waren geïnteresseerd in het project.
	Milieu	Omwille van de congestie in Bangkok besliste de havenautoriteit om de containertrafiek in Klong Toey te beperken tot 1 miljoen TEU en om van Laem Chabang de internationale 'gate port' te maken om alle overflow te behandelen.
Besluitvorming		
Na jaren van politieke besluitvorming werd besloten om het havencomplex in Laem Chabang te bouwen. Vooral de congestie in Bangkok en de onmogelijkheid van deze haven om grote containerschepen te accommoderen, heeft tot de beslissing geleid om een volledig nieuwe haven uit te bouwen waar de diepgang voldoende is en ruimte voorhanden is. De implementatie was het gevolg van een goede samenwerking tussen de overheid, de banken en private partijen. Vanuit de private sector werd het project eveneens gesteund door de kandidaatstelling van belangrijke operators en scheepslijnen voor de operatie van de terminals. De ontwikkeling van de containerhaven werd geflankeerd door de ontwikkeling van een grote industriezone, van een EPZ en de benodigde infrastructuur (wegen, spoorwegen).		
Succes of mislukking?		
Succes. Laem Chabang heeft zich heel snel ontwikkeld, veel sneller dan voorzien in de oorspronkelijke projecties. Een aantal van de container terminals hadden een scheepslijn als aandeelhouder en launching customer. Ook internationale port operators zoals HPH en P&O Ports zijn van de partij in Laem Chabang. In 2003 situeerde de haven zich reeds in de Top 20 van container havens in de wereld (3,180,130 TEU). Laem Chabang werd recent uitgeroepen tot één van de vijf beste Aziatische havens door Cargonews Asia.		
CASE	Bangkok	Laem Chabang

Stap 3 : Fiche per haven

Klong Toey (Bangkok) – Laem Chabang



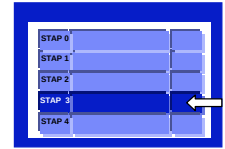
Stap 3 : Fiche per haven Klong Toey (Bangkok) – Laem Chabang



Evolutie containertrafiek Klong Toey en Laem Chabang periode 1990-2003

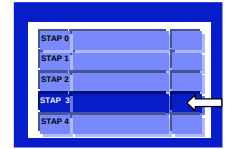
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	% verschil 1990- 2003
Klong Toey	1.250.000	1.300.000	1.350.000	1.400.000	1.250.000	1.100.000	1.300.000	1.063.756	1.073.517	1.069.180	1.146.563	1.216.287	-3%
Groei %		4%	4%	4%	-11%	-12%	18%	-18%	1%	0%	7%	6%	
Laem Chabang	50.000	250.000	400.000	530.000	750.000	1.120.000	1.500.000	1.828.462	2.105.262	2.312.439	2.709.203	3.180.130	6260%
Groei %		400%	60%	33%	42%	49%	34%	22%	15%	10%	17%	17%	

Stap 3 : Fiche per haven Shanghai – Yangshan



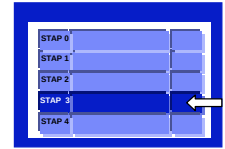
CASE	Shanghai	Yangshan
Basisgegevens		
Continent		Azië
Land		China
Rivierhaven		Shangha
Rivier		Huangpu River/ Yangtze River
Voorhaven		Yangshan
Afstand Rivierhaven-Voorhaven weg/water		Ongeveer 35 kilometer
Grensoverschrijdend		Neen
Ontwikkelingsfase Voorhaven		
Ontwikkelingsfase Voorhaven (zie tabel)		C
Landaanwinning versus natuurlijke locatie		Natuurlijke lokatie : Xiao en Da Yangshan Island
Greenfield/Reconversie/Expansie/Substitutie		Greenfield
Tijdspanne procedure (idee tot implementatie, eventuele vertraging)		> 10 jaar. In een eerste fase werden andere alternatieve bestudeerd zoals de verdere uitbouw van Shanghai zelf (diepgangproblemen) en de expansie van de haven van Ningbo. Haalbaarheidsstudie Yangshan heeft zes jaar geduurd. Yangshan Port is een enorm project. Fase 1, met 5 kades werd gestart in 2002 en moet operationeel worden in 2005. Het volledige project, met 52 kades zal pas afgerond worden tegen 2020.
Gegevens m.b.t. diepgangproblemen		
Maximale diepgang schepen rivierhaven		Yangtze River 7 meter diepgang; Huangpu River is 7/8 meter diep en bovendien heel smal.
Maximale diepgang schepen voorhaven		Yangshan Islands 15 meter diepgang
Technische gegevens Voorhaven		
Aantal meter kade		Fase 1 : 5 container kades met 1600 meter kade; totaal : 52 container kades met 22000 meter kade
Aantal hectare		Fase 1 : 1,53 km ² ; totaal : 18 km ²
Aantal kranen		Fase 1 : 15 kranen
Capaciteit in TEU		20 miljoen TEU in 2020
Ontsluiting Voorhaven Spoor/Binnenvaart/weg		Samen met de bouw van de container terminals wordt er een brug van 32 kilometer gebouwd die de eilanden zal verbinden met het vasteland. Er zal eveneens een spoorlijn gebouwd worden.
Verbinding met de Rivierhaven		Speciale brug die de offshore locatie verbindt met de onshore havenzone.
Andere activiteiten behalve containers (cargo handling, industrie)		Er wordt een volledige stad gebouwd op de eilanden voor 300,000 inwonenden. De nieuwe stad zal vele functies omvatten : administratief centrum, containerdistributie en -opslag, huisvesting, maritieme centra, financiële en commerciële diensten, cultuur en toerisme. Het is de bedoeling om Yangshan uit te bouwen tot de grootste maritieme hub in Noordoost Azië.
Containertrafiek (Containerisation International Yearbook 2003)		
Aantal TEU 2001 Rivierhaven (evolutie)		6.340.000
Aantal TEU 2001 Voorhaven (evolutie)		0
Aantal container operators en aard (nationaal versus internationaal)		Alle grote namen hebben zich reeds kandidaat gesteld voor een faciliteit in Yangshan.
CASE	Shanghai	Yangshan

Stap 3 : Fiche per haven Shanghai – Yangshan



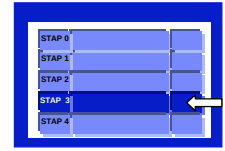
CASE	Shanghai	Yangshan
Partijen betrokken bij de ontwikkeling van de Voorhaven		
Initiatiefnemers Publiek	De ontwikkelaar van de haven is Shanghai Tongsheng Investment Co Ltd., een JV van Shanghai International Group Co Ltd, Shanghai Port Administration en Shanghai State owned Asstes Corporation Co.	
Initiatiefnemers Privaat	Alle grote namen hebben zich reeds kandidaat gesteld voor een faciliteit in Yangshan, maar de overheid heeft nog geen beslissingen genomen hierover. Buitenlandse partijen mogen een aandeel van maximum 75% opnemen.	
Zijn er partijen bij die ook betrokken zijn bij de Rivierhaven	Shanghai Port Administration	
Totale kost Voorhaven	Fase 1 : 1,73 miljard US\$; totaal 16-18 miljard US\$	
Betrokken financiers (ontwikkelingsbanken)	Vooral lokale banken.	
Finale beslissingnemers	Overheid	
Type concessie - risico-allocatie	Voor de basiswerken van de havenconstructie willen de autoriteiten vooral op zichzelf steunen. In latere fases zullen ze waarschijnlijk partners zoeken om meer kapitaal te kunnen aantrekken en om meer geavanceerde technologieën en management (handling) te kunnen aantrekken. Deze werkwijze heeft vooral te maken met het strategisch belang van het project voor de economie van China en omwille van de positieve marktvooruitzichten.	
Het is nog onduidelijk welk type concessies de container terminal uitbaters zullen aangeboden worden.		
Argumentatie initiatievorming		
Hoofddoelstelling	De geprojecteerde groei van containertrafiek en -schepen kan niet langer geacommodeerd worden in Shangai omwille van capaciteits- en diepgangsproblemen. Er werd gezocht naar een lange termijn en definitieve oplossing voor de goederenstromen.	
Economisch	Het project kan uitgevoerd worden zonder mega aanvangs- of onderhoudsbaggerwerken. De ontwikkeling zal niet afhankelijk zijn van transshipment trafiek, maar van Import/export van haar natuurlijk hinterland en zal veel toegevoegde waarde creëren.	
Sociaal Maatschappelijk	Tewerkstelling.	
Politiek	Het alternatief, het uitbouwen van de haven van Ningbo, werd afgewezen omdat het zich in een andere provincie bevindt (input ProSes).	
Sterke steun voor het Yangshan project vanuit centrale overheid van PRC.		
Sterktes/ Opportuniteiten		
Economisch	Enorme groei van de handel en daarmee samenhangend de containertrafiek in de afgelopen jaren (gemiddelde groei van 27% per jaar gedurende afgelopen decennium).	
Infrastructuur/ nautisch	Shanghai heeft een te kleine capaciteit, een te geringe diepgang en een gebrek aan moderne logistiek voor het verlenen van snelle en betrouwbare diensten.	
Politiek	Het project geniet brede politieke steun.	
CASE	Shanghai	Yangshan

Stap 3 : Fiche per haven Shanghai – Yangshan



CASE	Shanghai	Yangshan
Zwaktes/ bedreigingen		
Economisch		- Het concept van een offshore locatie houdt hogere investerings-, onderhouds- en operationele kosten in dan in het geval van een onshore locatie.
Infrastructuur/ nautisch		- Menige andere havenontwikkelingen in China. - Yangshan zal niet bereikbaar zijn voor binnenvaartschepen omdat er een groot deel open zee moet genomen worden. - Het vervoer over de brug en de afhankelijkheid ervan houdt een risico in (op lange termijn is een tweede brug gepland).
Sociaal Maatschappelijk		Relocatie van 1,423 families die oorspronkelijk op de eilanden wonen. Relocatie heeft reeds plaatsgevonden. Het gaat om een afgelegen locatie. Veel havenpersoneel zal zich moeten verplaatsen over lange afstand.
Besluitvorming		
De haven van Shanghai kent enorme diepgangs- en capaciteitsproblemen. Gezien de enorme groei van de handel en containertrafiek in de Shanghai regio werd gekozen voor een drastische, lange termijn oplossing. Er wordt een enorme greenfieldontwikkeling gedaan en de ambitie is om de grootste maritieme hub van Zuid-Oost Azie te worden. Deze ontwikkeling is enkel mogelijk door de enorme politieke steun en de financiering door een samenbundeling van lokale krachten.		
Succes of mislukking?		
Dit project is nog in de bouwfase, dus het succes ervan zal pas op langere termijn kunnen beoordeeld worden. De globale partijen hebben reeds hun interesse getoond en de politiek steunt het project ten volle.		
CASE	Shanghai	Yangshan

Stap 3 : Fiche per haven Shanghai – Yangshan



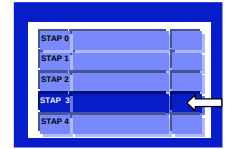
The Yangshan Deepwater Port

The Donghai Bridge



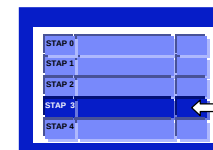
The New Harbour City

Stap 3 : Fiche per haven Antwerpen – Vlissingen



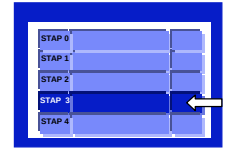
CASE	Antwerpen	Vlissingen
Basisgegevens		
Continent		Europa
Land		België, Nederland
Rivierhaven		Antwerpen
Rivier		Schelde
Voorhaven		Vlissingen - Westerschelde Container Terminal (WCT)
Afstand Rivierhaven-Voorhaven weg/water		Ongeveer 85 kilometer.
Grensoverschrijdend		Ja
Ontwikkelingsfase Voorhaven		
Ontwikkelingsfase Voorhaven (zie tabel)		E
Landaanwinning versus natuurlijke locatie		Natuurlijke locatie met landaanwinning.
Greenfield/Reconversie/Expansie/Substitutie		Expansie
Tijdspanne procedure (idee tot implementatie, eventuele vertraging)		3-10 jaar, >10 jaar? In 1998 werd het idee ontwikkeld om een container terminal te bouwen in Vlissingen. In juli 2003 vond de uitspraak van de Raad van State plaats. In augustus 2003 hebben de Provinciale Staten gedebatteerd over de toekomst van de WCT en de meerderheid heeft besloten dat er nood is aan een analyse van de situatie en een advies over een mogelijk vervolg van het WCT-dossier. Eind januari 2004 werd de analyse afgerond en werd beschreven welke vervolgstappen moeten genomen worden, hoeveel tijd daarvoor nodig is en wat de kosten zullen zijn. Er zal tevens gezocht worden naar alternatieve lokaties, andere mogelijkheden om meer banen te creëren, bestrijding van de achterlandproblematiek en naar de inpassing van de WCT binnen de door de Vogel- en Habitatrichtlijnen beschermde Westerschelde.
Gegevens m.b.t. diepgangsproblemen		
Maximale diepgang schepen rivierhaven		Getij-onafhankelijke diepgang : 11,85 m (input ProSes)
Maximale diepgang schepen voorhaven		Getij-onafhankelijke diepgang : 12,90 m (input ProSes)
Technische gegevens Voorhaven (bron Zeeland Seaports)		
Aantal meter kade		2,600 meter
Aantal hectare		185 hectare
Aantal kranen		Geen informatie beschikbaar
Capaciteit in TEU		2,500,000 TEU
Ontsluiting Voorhaven Spoor/Binnenvaart/weg		De haven van Vlissingen is ontsloten via weg, spoorweg en binnenvaart, maar de verbindingen zijn minder optimaal dan in Antwerpen of in Rotterdam. De locatie is ook verder gelegen van de markt.
Verbinding met de Rivierhaven		Er was nog geen specifiek initiatief voor een frequente verbinding tussen de terminal in Vlissingen en de terminals in Antwerpen.
Andere activiteiten behalve containers (cargo handling, industrie)		In de haven van Vlissingen zijn verschillende andere activiteiten reeds aanwezig.
CASE	Antwerpen	Vlissingen

Stap 3 : Fiche per haven Antwerpen – Vlissingen



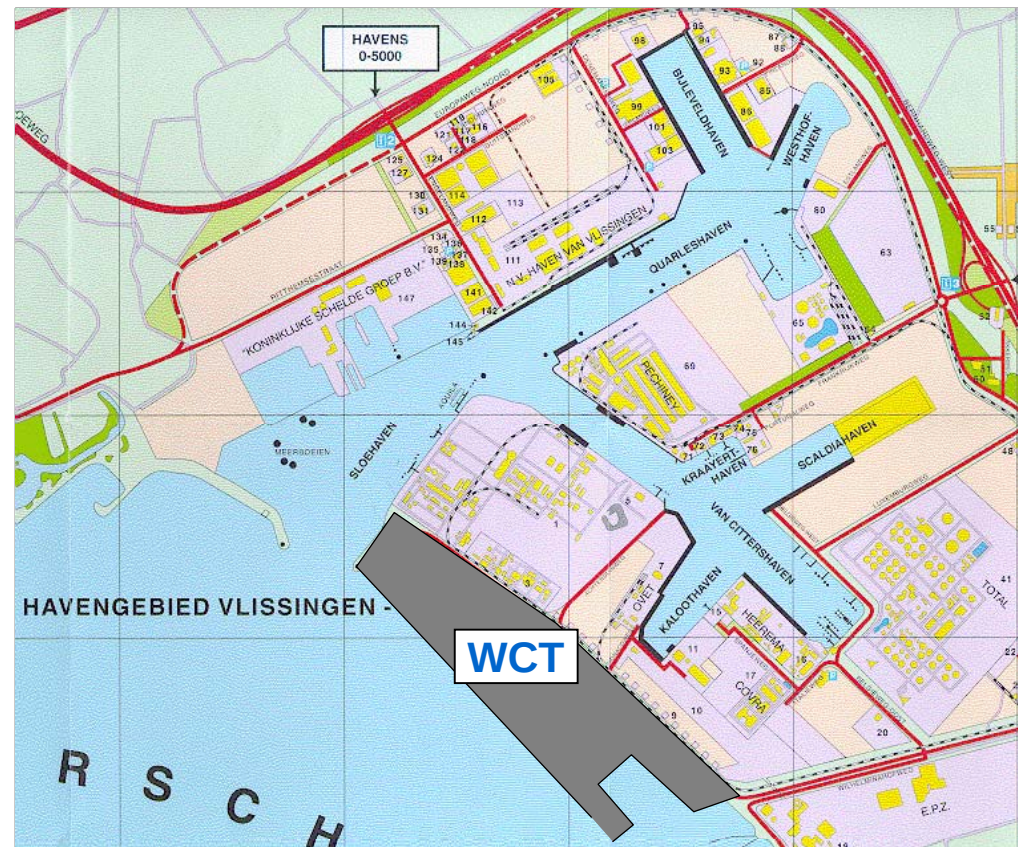
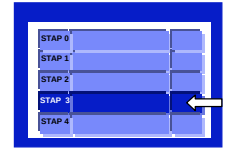
CASE	Antwerpen	Vlissingen
Containertrafik (Containerisation International Yearbook 2003)		
Aantal TEU 2001 Rivierhaven (evolutie)		4.218.176
Aantal TEU 2001 Voorhaven (evolutie)		21.500
Aantal container operators en aard (nationaal versus internationaal)		Hesse Noord Natie is een onderdeel van PSA, maar het initiatief werd genomen door Hessenatie op zichzelf, op het moment dat ze nog niet gefuseerd waren met Noordnatie en nog niet gekocht waren door PSA. Het ging dus om een lokale Antwerpse goederenbehandelaar die de beslissing nam om eveneens in Vlissingen te gaan opereren.
Partijen betrokken bij de ontwikkeling van de Voorhaven		
Initiatiefnemers Publiek		Havenschap Vlissingen-Terneuzen, achteraf ook havenbedrijf Rotterdam.
Initiatiefnemers Privaat		Hesse Noord Natie
Zijn er partijen bij die ook betrokken zijn bij de Rivierhaven		Hesse Noord Natie
Totale kost Voorhaven		300 million Euro voor de infrastructuur.
Betrokken financiers (ontwikkelingsbanken)		Neen
Finale beslissingnemers		Momenteel juridisch.
Type concessie - risico-allocatie		Concessie overeenkomst voor lange termijn. Havenautoriteit betaalt infrastructuur en operator is verantwoordelijk voor suprastructuur.
Argumentatie initiatievorming		
Hoofddoelstelling		Het plan is opgesteld met als doel de regionale economische structuur te versterken door het inspelen op de kansen die het groeiende containervervoer met zich meebrengt.
Economisch		Zonder de aanleg van de WCT bestaat er een reëel risico dat de in de zeehavengebieden gevestigde bedrijven besluiten een andere vestigingslokatie te kiezen, terwijl het ontbreken van containeroverslagactiviteiten nieuwe bedrijven ervan zal weerhouden zich in Zeeland te vestigen.
Sociaal Maatschappelijk		Het behoud van de bestaande werkgelegenheid in de haven en in de regio werd als argument naar voor geschoven om het plan te realiseren.
Politiek		De Provincie Zeeland staat achter het project.
Milieu		Om de bouw van de WCT mogelijk te maken moest een streekplanherziening van het Streekplan Zeeland gebeuren voor het gebied rondom de haven Vlissingen-Oost. De WCT zou namelijk aangelegd worden op de oever van de Westerschelde, naast de bestaande haven van Vlissingen-Oost. De herziening zou de geldende functie "ecologische ontwikkeling richtinggevend" veranderen in "zeehaventerrein". Een ander gebied zou dan worden aangeduid als compensatiegebied.
Sterktes/ Opportuniteiten		
Economisch		- Competitieve haventarieven (havenaanloopkosten en behandelingskosten). - Samenwerking met Antwerpse en Rotterdamse partijen.
Infrastructuur/ nautisch		- Terminal aan de open zee, een lange kadelengete en hoge productiviteit (HNN). - Ruimte beschikbaar voor de container terminal.
Politiek		- Betere toegankelijkheid dan Antwerpen voor grote schepen, vooral tijdsverliezen door de getijdenwerking spelen in Antwerpen een rol. De Provincie Zeeland staat achter het project.
CASE	Antwerpen	Vlissingen

Stap 3 : Fiche per haven Antwerpen – Vlissingen

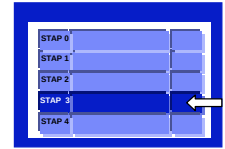


CASE	Antwerpen	Vlissingen
	Zwaktes/ bedreigingen	
	Economisch	- Kleinere captive market in vergelijking met Antwerpen en Rotterdam. - Antwerpse expediteurs prefereren B/L Antwerpen. - De transshipment markt is heel competitief en vertoont een hoge volatiliteit in de volumes. - Het aanbod van logistieke dienstverleners is minder goed dan bij de concurrenten. - Aanbod feeder en short sea connecties klein, Vlissingen is nog niet geïntegreerd in het aanbod. - Samenwerking met Antwerpse en Rotterdamse partijen. - Additionele capaciteit in Antwerpen met het Deurganckdok.
	Infrastructuur/ nautisch	Minder goede hinterlandverbindingen, vooral op het vlak van spoor. Er zijn belangrijke investeringen nodig om het spoor meer capaciteit te geven.
	Sociaal Maatschappelijk	
	Politiek	Er is veel oppositie tegen het project, vanuit milieuhoeke , maar ook vanuit de gemeenten in de buurt.
	Milieu	Weinig politieke steun buiten de regio. - Er wordt verwacht dat het additioneel treinverkeer veel extra trillingen en geluidsoverlast zal veroorzaken. Ook het veiligheidsaspect mbt het grotere aantal treinpassages op overwegen is een aandachtspunt. - De toename van het wegvervoer zou zorgen voor doorstromingsproblemen op de toeleidende wegen. - De locatie van de WCT is als speciale beschermingszone aangeduid op grond van de Vogelrichtlijn. Bovendien staat het natuurgebied, als onderdeel van de Westerschelde op de lijst van de Habitatgebieden.
	Besluitvorming	
	De Raad van State heeft de gewestplanherziening vernietigd omwille van verschillende redenen. De zone waarin het project zou gerealiseerd worden is een speciale beschermingszone aangeduid op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Er was onvoldoende onderzoek gebeurd naar alternatieven op het vlak van locatie en werkgelegenheid. Bovendien bestaat er weinig duidelijkheid mbt de gevolgen van de toename van het hinterlandverkeer en de benodigde maatregelen om de overlast tegen te gaan.	
	Succes of mislukking?	
	Voorlopig een mislukking. De oorspronkelijke datum om operationeel te zijn was 2003.	
CASE	Antwerpen	Vlissingen

Stap 3 : Fiche per haven Antwerpen – Vlissingen



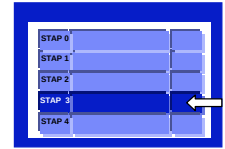
Stap 3 : Fiche per haven Bremen/Bremerhaven – Wilhelmshaven



CASE Bremen/Bremerhaven	Wilhelmshaven
Basisgegevens	
Continent	Europa
Land	Duitsland
Rivierhaven	Bremen/Bremerhaven
Rivier	Weser
Voorhaven	Wilhelmshaven - Jade Weser Port
Afstand Rivierhaven-Voorhaven weg/water	
Grensoverschrijdend	Neen
Ontwikkelingsfase Voorhaven	
Ontwikkelingsfase Voorhaven (zie tabel)	D
Landaanwinning versus natuurlijke locatie	Natuurlijke locatie met landaanwinning.
Greenfield/Reconversie/Expansie/Substitutie	Expansie
Tijdspanne procedure (idee tot implementatie, eventuele vertraging)	>10 jaar Duitsland had beslist om een een nieuwe diepzeehaven uit te bouwen, maar over de lokatie moest nog beslist worden. Er waren twee mogelijkheden : Cuxhaven, aan de monding van de Elbe en Wilhelmshaven. Hamburg was voorstander van Cuxhaven en Bremen was voorstander van Wilhelmshaven. In opdracht van Niedersachsen, Hamburg en Bremen werd een studie uitgevoerd naar de beste lokatie voor een diepzeehaven, omdat het idee bestaat om een gezamenlijke havenpolitiek te voeren. Uiteindelijk heeft Wilhelmshaven het gehaald omdat uit de studie bleek dat Wilhelmshaven op economisch en ecologisch vlak de beste keuze was. Hamburg heeft beslist om niet in het project te stappen, omdat het "geen concurrent van Hamburg wil financieren". Bremen daarentegen beseft dat het op lange termijn problemen zal hebben met de diepgang, de capaciteit en de milieuproblematiek en ziet Wilhelmshaven als een satelliet. Het tijdsschema ziet eruit als volgt : Start planningsproces 9/2001; Start constructie 6/2005; In operatie : 2009/2010.
Gegevens m.b.t. diepgangproblemen	
Maximale diepgang schepen rivierhaven	Getijonafhankelijke diepgang schepen 12,5 meter.
Maximale diepgang schepen voorhaven	18 meter onder kiel bij laag water; toegankelijk voor schepen met een diepgang van 16,5 meter.
CASE Bremen/Bremerhaven	Wilhelmshaven

Stap 3 : Fiche per haven

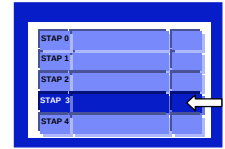
Bremen/Bremerhaven – Wilhelmshaven



CASE Bremen/Bremerhaven	Wilhelmshaven
Technische gegevens Voorhaven	
Aantal meter kade	1,725 meter
Aantal hectare	120 hectare
Aantal kranen	14 kranen
Capaciteit in TEU	2,7 miljoen TEU
Ontsluiting Voorhaven Spoor/Binnenvaart/weg	Er is een goede, directe aansluiting op het wegennet; De spoorweginfrastructuur zal op grote schaal gemoderniseerd worden : 8,7 km nieuwe sporen en een nieuwe aansluiting op het Duitse spoorwegennet.
Verbinding met de Rivierhaven	Er zal voor het spoor een soort Y-aansluiting komen, die de nieuwe containerhaven verbindt met het netwerk van Bremen en Hamburg.
Andere activiteiten behalve containers (cargo handling, industrie)	Wilhelmshaven werd oorspronkelijk ontwikkeld als legerbasis en vervolgens als olie- en chemiehaven. Er wordt nu een groot logistiek, industrieel en commercieel gebied ontwikkeld in de onmiddellijke omgeving van de container terminal (570 hectare).
Containertrafiek (Containerisation International Yearbook 2003)	
Aantal TEU 2001 Rivierhaven (evolutie)	2.896.381
Aantal TEU 2001 Voorhaven (evolutie)	40.000
Aantal container operators en aard (nationaal versus internationaal)	Het contract moet nog getenderd worden.
Partijen betrokken bij de ontwikkeling van de Voorhaven	
Initiatiefnemers Publiek	Er werd een ontwikkelingsmaatschappij opgericht bestaande uit de staat Niedersachsen (71%), de Stad Bremen (20%) en de Stad Wilhelmshaven (9%). De ontwikkelingsmaatschappij moet een haalbaar concept uitwerken en moet alle vergunningen bekomen om te kunnen starten met de bouw van de terminal. Er werd eveneens een JadeWeserPort Realisation Company opgericht, die de concessies zal uitgeven.
Initiatiefnemers Privaat	Het operator contract zal getenderd worden op Europese basis in 2004; Eurogate en Maersk Sealand hebben reeds interesse getoond. Eurogate is reeds actief in Hamburg en Bremen (fusie van Eurokai en BLG).
Zijn er partijen bij die ook betrokken zijn bij de Rivierhaven	Stad Bremen
Totale kost Voorhaven	- Het totale bedrag voor het project is 900 miljoen Euro. - De superstructuur (305 miljoen Euro van het totaal) zal volledig moeten gefinancierd worden door private partijen. Ook voor een gedeelte van de infrastructuur wil men private partijen vinden voor de financiering.
Betrokken financiers (ontwikkelingsbanken)	Het project heeft net 2 miljoen Euro subsidie gekregen uit het TEN-T fonds van de Europese Commissie. Het geld dient om voor het verder bestuderen van het project, met name de aansluiting op het transeuropees netwerk.
Finale beslissingnemers	De beslissing is reeds genomen (zie hierboven), het is nu wachten op de nodige vergunningen.
Type concessie - risico-allocatie	De kost van de superstructuur komt volledig op rekening van de private sector. Verder geen gegevens over het type concessie.
CASE Bremen/Bremerhaven	Wilhelmshaven

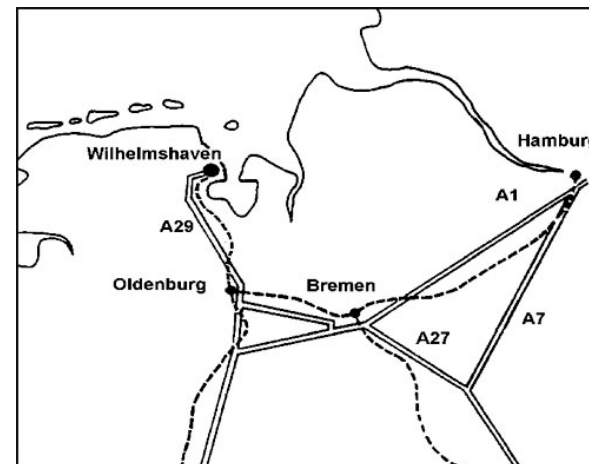
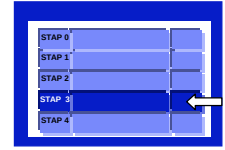
Stap 3 : Fiche per haven

Bremen/Bremerhaven – Wilhelmshaven

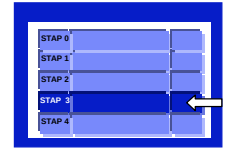


CASE Bremen/Bremerhaven	Wilhelmshaven
Argumentatie initiatievorming	
Hoofddoelstelling	- Duitsland - als exportland - heeft een diepzeehaven nodig om te groei van containertrafiek en -schepen te kunnen accomoderen. - Toekomstige capaciteitsproblemen in zowel Hamburg als Bremen. - Zowel een vergoting van de diepgang van de schepen als een verbreding ervan zou problemen opleveren voor zowel Bremen als Hamburg.
Economisch	De Duitse economie hangt van het welvaren van de havens af.
Sociaal Maatschappelijk	Werkgelegenheid (totaal 2,300 à 5,800 arbeidsplaatsen).
Politiek	In maart 2001 werd de beslissing genomen dat Wilhelmshaven voor de toekomst de diepzeehaven van Duitsland zou zijn. De overeenkomst over de locatie werd gezamenlijk gesloten door de Minister-President van Lower Saxony en de Burgemeesters van Hamburg en Bremen. Wat Bremen betreft : daar groeit het besef dat verdere uitbreiding niet zonder meer mogelijk zal zijn. Er is veel weerstand van omwonenden, natuurbeschermers en sommige politici. Het was al een tijd duidelijk dat alternatieven als inbreiden of samenwerken met andere havensteden aan de orde waren.
Milieu	Op ecologisch vlak bleek Wilhelmshaven de beste locatie voor een diepzeehaven. De nodige milieustudies worden momenteel uitgevoerd.
Sterktes/ Opportuniteiten	
Economisch	- Groot logistiek, industrieel en commercieel gebied in de onmiddellijke omgeving van de container terminal (570 hectare). - Toekomstige capaciteitsproblemen in zowel Hamburg als Bremen.
Infrastructuur/ nautisch	- Heel goede nautische toegankelijkheid. - Weinig tijverschillen. - Veel ruimte beschikbaar.
Sociaal Maatschappelijk	Tewerkstelling.
Politiek	Brede politieke steun, ook vanuit Europa.
Milieu	Op ecologisch vlak bleek Wilhelmshaven de beste locatie voor een diepzeehaven.
Besluitvorming	
Aangezien Bremen en Hamburg op lange termijn de groei van containertrafiek niet kunnen accomoderen omwille van diepgangs- en capaciteitsproblemen, heeft Duitsland beslist om een nieuwe diepzeehaven uit te bouwen. De keuze is gevallen op Wilhelmshaven omwille van de diepgang, de ruimte en de lokatie. Een onafhankelijke studie wees uit dat WH voor een nieuwe diepzeehaven de beste lokatie is op het vlak van economie en ecologie. Het project zal ondersteund worden door de ontwikkeling van nieuwe terreinen en spoorwegaansluitingen. De Stad Bremen heeft beslist om mee in het project te stappen en wordt aandeelhouder.	
Succes of mislukking?	
Voorlopig loopt alles volgens schema. Wilhelmshaven lijkt over vele troeven te beschikken om op lange termijn de diepzeehaven van Duitsland te worden. Het valt af te wachten of de lijnen en de verladrs kiezen voor Wilhelmshaven en alzo de benodigde kritische massa ontwikkelen om de logistieke omgeving te kunnen uitbouwen.	
CASE Bremen/Bremerhaven	Wilhelmshaven

Stap 3 : Fiche per haven Bremen/Bremerhaven – Wilhelmshaven

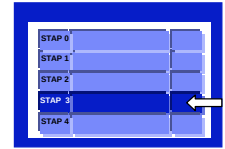


Stap 3 : Fiche per haven London/Tilbury - Shellhaven



CASE London - Tilbury	Shell Haven
Basisgegevens	
Continent	Europa
Land	UK
Rivierhaven	London - Tilbury
Rivier	Thames
Voorhaven	Shell Haven; "London Gateway"
Afstand Rivierhaven-Voorhaven weg/water	40 mijl van centraal Londen
Grensoverschrijdend	Neen
Ontwikkelingsfase Voorhaven	
Ontwikkelingsfase Voorhaven (zie tabel)	D
Landaanwinning versus natuurlijke locatie	Natuurlijke locatie met landaanwinning
Greenfield/Reconversie/Expansie/Substitutie	Reconversie van een vloeibare bulk terminal (Shell site)
Tijdspanne procedure (idee tot implementatie, eventuele vertraging)	3-10 jaar P&O en Shell zijn gestart met hun plannen in het jaar 2000. De twee bedrijven hebben extensief onderzoek gedaan op het vlak van milieu, transport, engineering en economie en hebben overleg gepleegd met overheidsinstanties en lokale organisaties. Het verplichte publiek onderzoek is pas afgesloten. Er moet nu afgewacht worden. De containerterminal zal over een periode van 15 jaar ontwikkeld worden, naargelang de vraag zich ontwikkelt.
Gegevens m.b.t. diepgangsproblemen	
Maximale diepgang schepen rivierhaven	Tilbury heeft twee kades achter de sluisen (10,5 meter diep) en twee kades voor de sluisen (13,5 meter diep). Schepen worden toegelaten tot een maximum diepgang van 11,4 meter.
Maximale diepgang schepen voorhaven	De kade zal gebaggerd worden om de grootste containerschepen toe te laten. Kadediepte wordt voorzien op 16 meter. Het kanaal zal gebaggerd worden tot een diepte tussen 14,5 en 16,5 meter.
Technische gegevens Voorhaven	
Aantal meter kade	Totaal 3,000 meter, waarvan 2,300 meter containerkade.
Aantal hectare	75 hectare bestaand terrein (Shell) en 93 hectare extra reclaimed.
Aantal kranen	27 post-panamax kranen
Capaciteit in TEU	Totale capaciteit 3,5 miljoen TEU.
Ontsluiting Voorhaven Spoor/Binnenvaart/weg	De site wordt reeds gebruikt als haven sinds de 16de eeuw en wordt goed ontsloten door weg en spoor. De nieuwe terminals zullen een directe aanluiting krijgen.
Verbinding met de Rivierhaven	Geen informatie.
Andere activiteiten behalve containers (cargo handling, industrie)	Er worden ook ro-ro faciliteiten uitgebouwd; Cobelfret heeft hiervoor een overeenkomst ondertekend met P&O. Cobelfret opereert reeds de ro-ro terminal Purfleet Thames Terminal, dus ook voor Cobelfret kan dit gezien worden als een "voorhavenontwikkeling". Achter de container terminal wordt door P&O en Shell een logistiek distributiepark ontwikkeld van 324 hectare op de brownfield site.
CASE London - Tilbury	Shell Haven

Stap 3 : Fiche per haven London/Tilbury - Shellhaven



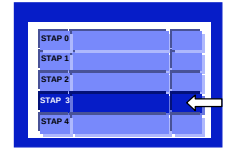
CASE London - Tilbury	Shell Haven
Containertrafiek (Containerisation International Yearbook 2003)	
Aantal TEU 2001 Rivierhaven (evolutie)	513.000
Aantal TEU 2001 Voorhaven (evolutie)	0
Aantal container operators en aard (nationaal versus internationaal)	P&O is een internationale port operator.
Partijen betrokken bij de ontwikkeling van de Voorhaven	
Initiatiefnemers Publiek	Neen
Initiatiefnemers Privaat	Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O) en Shell UK Limited (Shell); Shell voor de logistieke zone.
Zijn er partijen bij die ook betrokken zijn bij de Rivierhaven	- De Port of London Authority (PLA) staat volledig achter het project. - P&O Ports is mede-eigenaar van Tilbury Container Services Ltd. (TCS)
Totale kost Voorhaven	650 miljoen pond.
Betrokken financiers (ontwikkelingsbanken)	Neen
Finale beslissingnemers	De nationale overheid.
Type concessie - risico-allocatie	Het risico ligt volledig bij de private sector.
Argumentatie initiatievorming	
Hoofddoelstelling	P&O is een internationale port operator met container terminals over heel de wereld. Met de London Gateway terminal willen ze een world class container terminal bouwen in de onmiddellijke omgeving van Londen. Voor Shell is het ideale opportuniteit om haar terreinen een andere bestemming te geven.
Sociaal Maatschappelijk	Een jobcreatie van 14,500 plaatsen wordt verwacht.
Politiek	Het herontwikkelen van een brownfield site is in lijn met het overheidsbeleid.
Milieu	Reconversie van een brownfield site in een regio die door de overheid aangemerkt wordt voor herstructurering.
CASE London - Tilbury	Shell Haven

Stap 3 : Fiche per haven London/Tilbury - Shellhaven

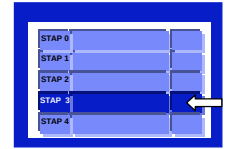


CASE London - Tilbury	Shell Haven
Sterktes/ Opportuniteiten	
Economisch	- Er is nood aan additionele containercapaciteit in de UK. - De terminal zou de world class container terminal zijn die het dichtste bij Londen gelegen is; er wordt ingeschat dat 25% van de UK importcontainers bestemd zijn voor gebieden in een radius van 25 mijl rond de London Gateway container terminal. De captive market is dus substantieel : 3,2 miljoen mensen op minder dan 1 uur rijden.
Infrastructuur/ nautisch	- Er is veel ruimte beschikbaar voor het uitbouwen van logistieke activiteiten. - Diepgang beter dan in Southampton, wat het project een voordeel geeft t.o.v. Dibden Bay.
Sociaal Maatschappelijk	Reconversie wordt in het algemeen als positiever ervaren dan greenfield projecten.
Politiek	Het herontwikkelen van een brownfield site is in lijn met het overheidsbeleid.
Milieu	- Reconversie wordt in het algemeen als positiever ervaren dan greenfield projecten en wordt gezien als een duurzame ontwikkeling. Shell is reeds gestart met het saneren van de site, waarvoor het 50 miljoen pond voorzien heeft. - P&O heeft akkoorden getekend met de milieugroeperingen voor de optimale reconversie van de site.
Zwaktes/ bedreigingen	
Economisch	Er staan nog een aantal grote containerprojecten op stapel in Zuid-Engeland : Bathside Bay (HPH) en Dibden Bay (ABP). De drie projecten zitten allemaal in de zelfde fase (procedure lopend), en het gevoel bestaat dat de het project dat het eerst de procedures doorloopt, zal goedgekeurd worden. In elk geval zal niet voor alle drie de projecten het licht op groen gezet worden.
Besluitvorming	
Behalve Shell Haven staan er nog twee andere grote containerprojecten op stapel in Zuid-Engeland : Bathside Bay (HPH) en Dibden Bay (ABP). De drie projecten zitten allemaal in de zelfde fase (procedure lopend), en het gevoel bestaat dat de het project dat het eerst de procedures doorloopt, zal goedgekeurd worden. In elk geval zal niet voor alle drie de projecten het licht op groen gezet worden. Shell Haven heeft het grote voordeel dat het om een brownfield site gaat en dat het project past binnen het beleid van de lokale overheden. De initiatiefnemers hebben akkoorden afgesloten met de milieubewegingen.	
Succes of mislukking?	
Shellhaven zit nog steeds in de projectfase. Zelfs na een eventuele goedkeuring van het project zal het nog enkele jaren duren om het succes van de container terminal te kunnen beoordelen.	
CASE London - Tilbury	Shell Haven

Stap 3 : Fiche per haven London/Tilbury - Shellhaven

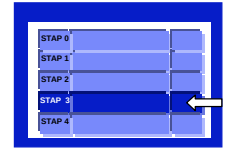


Stap 3 : Fiche per haven Montreal - Halifax



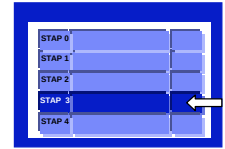
CASE	Montreal	Halifax
Basisgegevens		
Continent		Noord - Amerika
Land		Canada
Rivierhaven		Montreal
Rivier		St. Lawrence Rivier
Voorhaven		Halifax
Afstand Rivierhaven-Voorhaven weg/water		
Grensoverschrijdend		
		Neen, gelegen in hetzelfde land, alhoewel de tegenstelling Quebec versus Engelstalig Canada hier zeker speelt. De St. Lawrence rivier valt onder federale jurisdictie en Quebec vindt dat de federale overheid niet altijd de juiste stappen onderneemt, bijvoorbeeld m.b.t. verdieping. Anderzijds vindt ook Halifax dat de federale overheid maatregelen neemt die de natuurlijke voordelen van Halifax teniet doen. Het is bijvoorbeeld zo dat de kosten voor de ijsbrekers betaald worden via de algemene fiscaliteit, terwijl de navigatiekosten doorberekend worden aan de hand van de grootte van de schepen. En dit terwijl er vooral veel navigatiehulpmiddelen nodig zijn om de kleinere schepen naar Montreal te kunnen loodsen en terwijl Halifax de grootste schepen kan ontvangen zonder problemen. Volgens Halifax is het vooral de afstand die de maat vormt voor de kosten voor navigatie, en niet de grootte van de schepen (21 nautische mijlen voor Halifax t.o.v. 600 nautische mijlen voor Montreal).
Ontwikkelingsfase Voorhaven		
Ontwikkelingsfase Voorhaven (zie tabel)		B
Landaanwinning versus natuurlijke locatie		Natuurlijke locatie
Greenfield/Reconversie/Expansie/Substitutie		
Tijdspanne procedure (idee tot implementatie, eventuele vertraging)		De Halterm terminal werd opgestart in 1970. De Cerescorp terminal werd geopend in 1981.
Gegevens m.b.t. diepgangsproblemen		
Maximale diepgang schepen rivierhaven		De St. Lawrence Rivier heeft een diepgang van 11.3 meter, waardoor schepen van maximaal 3,500 TEU de rivier kunnen opvaren. De diepgang aan de kades is echter maximum 10,7 meter. Bovendien staat er de laatste jaren minder water in de rivier door de warme zomers, waardoor de diepgangbeperkingen alleen maar groter worden.
Maximale diepgang schepen voorhaven		De Haven van Halifax heeft een diepgang van 18 meter laagwater en ligt direct aan de open zee. De diepgang aan de kades is 14-15 meter, de port authority voorziet verdere verdieping aan de kades.
CASE	Montreal	Halifax

Stap 3 : Fiche per haven Montreal - Halifax



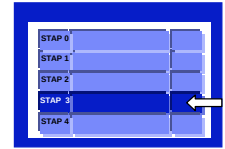
CASE	Montreal	Halifax
Technische gegevens Voorhaven		
Aantal meter kade		2 container terminals, respectievelijk 660 meter en 966 meter kadellengte.
Aantal hectare		2 container terminals, respectievelijk 28 hectare en 29 hectare.
Aantal kranen		10
Capaciteit in TEU		400,000 containers
Ontsluiting Voorhaven Spoor/Binnenvaart/weg		Goede ontsluiting via weg en spoorweg. Er zijn directe double-stack treinen tussen Halifax en de US Midwest.
Verbinding met de Rivierhaven		Geen informatie.
Andere activiteiten behalve containers (cargo handling, industrie)		Ja, bulk terminal, ro-ro terminal, olieterminal.
Containertrafik (Containerisation International Yearbook 2003)		
Aantal TEU 2001 Rivierhaven (evolutie)		989.427
Aantal TEU 2001 Voorhaven (evolutie)		541.640
Aantal container operators en aard (nationaal versus internationaal)		Ceres opereert vele terminals, maar is toch vooral een Amerikaanse speler. Halterm is een lokale speler, een JV met de spoorwegen CN en de provincie Nova Scotia en de stad Halifax.
Partijen betrokken bij de ontwikkeling van de Voorhaven		
Initiatiefnemers Publiek		Halifax Port Authority; bij de opstart van de eerste container terminal werd een consortium opgericht (Halterm), bestaande uit de provincie Nova Scotia, de stad Halifax en Canadian National Railroad.
Initiatiefnemers Privaat		Cerescorp Company (Fairview Cove Container Terminal), CN North America (South End Container Terminal).
Zijn er partijen bij die ook betrokken zijn bij de Rivierhaven		Cerescorp Company opereert eveneens een container terminal in Montreal.
Totale kost Voorhaven		Geen informatie.
Betrokken financiers (ontwikkelingsbanken)		Geen informatie.
Finale beslissingnemers		Geen informatie.
Type concessie - risico-allocatie		De havenautoriteit bouwt en onderhoudt de faciliteiten en verhuurt ze aan operators.
CASE	Montreal	Halifax

Stap 3 : Fiche per haven Montreal - Halifax



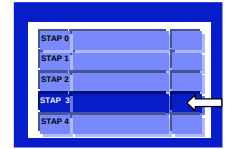
CASE	Montreal	Halifax
Argumentatie initiatievorming		
	Hoofddoelstelling	De grote containerschepen kunnen de St. Lawrence Rivier niet opvaren. De rivier kan onmogelijk gebaggerd worden tot op het niveau dat noodzakelijk is voor grote containerschepen. De Haven van Montreal heeft bovendien capaciteitsproblemen. De enige havenuitbreidingszone ligt aan de verkeerde kant van de rivier en daardoor niet goed ontsloten door het spoor. De Haven van Halifax wil hierop inspelen en zich profileren als toegangspoort voor grote containerschepen.
	Economisch	Vroeger was de Haven van Montreal gesloten van midden december tot april door ijsvorming. Een gedeelte van de cargo werd dan omgeleid naar Halifax. Sinds 1964 gebruikt de Canadese kustwacht ijsbrekers om het navigatiekanaal vrij te houden en is Montreal het ganse jaar door bereikbaar.
	Sociaal Maatschappelijk Politiek	Tewerkstelling. - De twee havens zijn gelegen in hetzelfde land, maar de tegenstelling Quebec versus Engelstalig Canada speelt hier zeker (zie hierboven). - Ten tijde van de RFP van Maersk, was de federale overheid meer bezorgd over de impact dat het project zou kunnen hebben op de haven van Montreal dan dat ze de positieve affecten kon zien voor Halifax. Op het moment dat de proposal werd gedaan aan Maersk, stelde de federale overheid meteen compensatie-investeringen in Montreal voor.
Sterktes/ Opportuniteiten		
	Infrastructuur/ nautisch	- De Haven van Halifax heeft een goede nautische toegankelijkheid en is ijsvrij. Het is de enige haven aan de Noord-Amerikaanse Oostkust die volgeladen post-Panamaxschepen kan ontvangen. - Halifax ligt dicht bij de vaarroutes en is vanwege haar diepgang en ligging uitermate geschikt als eerste of laatste aanloophaven. - Zeer goede on-dock spoorfaciliteiten en spoorshuttles. - Volgens recente studies zou Halifax een world class container terminal moeten ontwikkelen als de haven zich wil positioneren als container hub. Door Maersk is reeds gekeken naar een opportuniteit (Rockingham Shore) en er is nog een tweede mogelijkheid : Shearwater, een nieuw te ontwikkelen site met vele voordelen.
CASE	Montreal	Halifax

Stap 3 : Fiche per haven Montreal - Halifax



CASE	Montreal	Halifax
	Zwaktes/ bedreigingen	
	Economisch	- Halifax heeft geen significante lokale markt. Montreal heeft een directe populatie van drie miljoen mensen en is gekend voor zijn industrie- en dienstensector en is een internationaal financieel en bankcentrum. Het is ook strategisch gelegen om niet alleen Canada, maar ook een belangrijk deel van de US, de Mid-West, te bedienen. Het is dus zo dat de markt van Montreal in het Westen van de haven gelegen is. Daardoor is de locatie van Halifax niet optimaal om het hinterland van Montreal te bedienen. Het extra stuk spoor vanuit Halifax is immers duurder dan het traject naar Montreal. Het huidige succes van Montreal is gebaseerd op efficiënte spoorverbindingen met het achterland. - Halifax heeft enkele jaren kunnen profiteren van de congestie in de havens van New York/New Jersey. Deze haven investeert echter fors in de toekomst met uitbreidings- en verdiepingsprogramma's. Halifax stond ook op de long list voor de hub van Maersk, maar uiteindelijk ging de keuze uit naar NY/NJ. - Halifax is er tot nog toe niet in geslaagd om een global terminal operator of belangrijke scheepslijn aan te trekken voor het opereren van een container terminal. De havenautoriteit van Halifax hangt af van de federale overheid.
	Politiek	
	Besluitvorming	
	De haven van Halifax wil zich profileren als toegangspoort voor grote containerschepen en heeft daarvoor de nodige natuurlijke voordelen. Door een strenge controle vanuit de federale overheid en een strijd tussen Montreal en Halifax, heeft Halifax niet de nodige innovaties en investeringen kunnen doorvoeren om de hubpositie waar te maken.	
	Succes of mislukking?	
	Voorlopig een mislukking. De groei is volledig gestagneerd in de laatste jaren en het marktaandeel van de haven in de Noord-Atlantische markt is afgenomen. Substantiële investeringen in rivaliserende US havens bedreigen ook de toekomst van Halifax. De haven heeft geen voordeel kunnen halen uit haar goede toegankelijkheid en ligging. De haven van Montreal is verder blijven groeien ondanks haar ligging en toegankelijkheid. Volgens recente analyses is het probleem van Halifax de strikte controle vanuit de federale overheid, die innovatie, efficiëntie en investeringen in de weg staat. Vooral het mankeren van private investeringen en een link met globale partners speelt Halifax parten.	
CASE	Montreal	Halifax

Stap 3 : Fiche per haven Montreal - Halifax

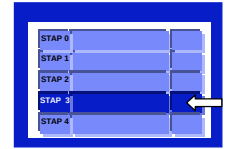


Evolutie containertrafiek Montreal en Halifax periode 1990-2003

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	% verschil 1990- 2003
Montreal	568.103	575.554	537.256	596.120	728.799	726.435	852.530	870.368	932.701	993.486	1.014.148	989.427	1.054.603	1.108.837	95%
Groei %		1%	-7%	11%	22%	0%	17%	2%	7%	7%	2%	-2%	7%	5%	
Halifax	447.250	357.276	302.377	300.933	311.097	382.575	392.273	459.176	425.435	462.766	545.010	541.640	524.336	541.650	21%
Groei %		-20%	-15%	0%	3%	23%	3%	17%	-7%	9%	18%	-1%	-3%	3%	

Stap 3 : Fiche per haven

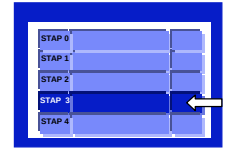
Porto Rio Grande - Superporto



CASE	Port of Rio Grande	Superporto
Basisgegevens		
Continent		Zuid-Amerika
Land		Brazilië
Rivierhaven		Port of Rio Grande : Porto Novo
Rivier		Patos Lagoon
Voorhaven		Port of Rio Grande : Superporto
Afstand Rivierhaven-Voorhaven weg/water		Geen informatie beschikbaar.
Grensoverschrijdend		Neen
Ontwikkelingsfase Voorhaven		
Ontwikkelingsfase Voorhaven (zie tabel)		A
Landaanwinning versus natuurlijke locatie		Natuurlijke locatie.
Greenfield/Reconversie/Expansie/Substitutie		Expansie via Greenfield
Tijdspanne procedure (idee tot implementatie, eventuele vertraging)		In 1847 werd de Porto Velho gebouwd met een diepgang van 3,6 meter. In 1906 werd de Port Novo gebouwd met een diepgang van 10 meter. In 1970 werd de ingang gebaggerd voor schepen met een diepgang tot 40 voet en werd het uitbreidingsgebied Superporto ingewijd. In 1997 werd de container terminal geprivatiseerd.
Gegevens m.b.t. diepgangsproblemen		
Maximale diepgang schepen rivierhaven		De Porto Velho is slechts 4,5 meter diep, Porto Novo 9,2 meter diep.
Maximale diepgang schepen voorhaven		De toegangsgeul is 14 meter diep. Schepen met diepgang tot 12,2 meter kunnen zonder getijvariaties behandeld worden. Momenteel is er een programma bezig om de toegangsgeul te verdiepen tot 20 meter om de toegang voor echt grote schepen mogelijk te maken. Behalve het baggeren omhelst dit project ook het verlengen van de breakwaters.
Technische gegevens Voorhaven		
Aantal meter kade		600 meter
Aantal hectare		67 hectare
Aantal kranen		2
Capaciteit in TEU		Geen informatie beschikbaar.
Ontsluiting Voorhaven Spoor/Binnenvaart/weg		Trimodaal; ontsluiting via de Guaiba rivier.
Verbinding met de Rivierhaven		Geen informatie beschikbaar.
Andere activiteiten behalve containers (cargo handling, industrie)		Porto Velho is nu vrijwel gedesactiveerd wat laadactiviteiten betreft en richt zich meer op diensten, tourisme, vrije tijd, visserij etc. In Novo Port zijn nog verschillende activiteiten waaronder containers. Superporto bestaat ook uit diverse kades, zoals voor graan en soja, olie, chemie etc.
Containertrafiek (Containerisation International Yearbook 2003)		
Aantal TEU 2001 Rivierhaven (evolutie)		144.946
Aantal TEU 2001 Voorhaven (evolutie)		215.522
Aantal container operators en aard (nationaal versus internationaal)		Lokale partijen.
CASE	Port of Rio Grande	Superporto

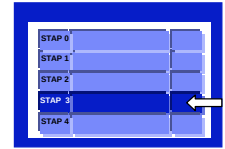
Stap 3 : Fiche per haven

Porto Rio Grande - Superporto



CASE	Port of Rio Grande	Superporto
Partijen betrokken bij de ontwikkeling van de Voorhaven		
Initiatiefnemers Publiek	Het verdiepingsprogramma wordt gefinancierd door de federale overheid.	
Initiatiefnemers Privaat	TECON Rio GrandeS/A	
Zijn er partijen bij die ook betrokken zijn bij de Rivierhaven	De container terminal werd geprivatiseerd in 1997.	
Totale kost Voorhaven	Sinds 1997 heeft TECON 54 miljoen US\$ geïnvesteerd in het optimaliseren van de infrastructuur en het materieel van de terminal. Het huidige verdiepingsprogramma zal in het totaal 72 miljoen US\$ kosten.	
Betrokken financiers (ontwikkelingsbanken)	Geen informatie beschikbaar.	
Finale beslissingnemers	Geen informatie beschikbaar.	
Type concessie - risico-allocatie	De ontwikkeling van de terminals in Superporto gebeurde volledig met private fondsen. De verdieping gebeurt met overheidsgeld.	
Argumentatie initiatievorming		
Hoofddoelstelling	De bestaande havens hadden een te geringe diepgang voor de nieuwe generaties containerschepen.	
Economisch	De haven is in het Zuiden van Brazilië gelegen en de overheid wil de haven positioneren als hub voor de Mercosul-landen (Brazilië, Paraguay, Uruguay, Argentinië). De Mercosul-landen hebben in het totaal 213 miljoen inwoners.	
Sociaal Maatschappelijk	Jobcreatie en algemene sociale vooruitgang voor de stad.	
Sterktes/ Opportuniteiten		
Economisch	Strategische locatie op 900 meter van het industrieel district van Rio Grande.	
Infrastructuur/ nautisch	- Betere diepgang dan havens verder gelegen op de Patos Lagoon, de haven ligt ook veel dichterbij de open zee (2,5 km). Na het huidige verdiepingsprogramma zal de haven een exceptionele diepgang hebben.	
	- Trimodale ontsluiting.	
	- Ruimte voor uitbreiding beschikbaar.	
Besluitvorming		
De bestaande gebieden de Port of Rio Grande hadden een te geringe diepgang om de nieuwe generatie van schepen toe te laten. Met haar goede strategische locatie, centraal voor de Mercosul-landen, wou Brazilië Rio Grande positioneren als hub voor de regio. De overheid investeert nog steeds in een verdere verdieping van de haven om de hubstatus waar te kunnen maken.		
Succes of mislukking?		
Dankzij Superporto heeft Rio Grande haar stagnerend containerverkeer in groei kunnen omzetten. Superporto groeit steeds verder, alhoewel het kannibaliserend effect ten opzichte van Porto Novo nu afgenomen is. Teruggaand in de geschiedenis van Rio Grande, kunnen we zien dat Porto Velho volledig haar functie van haven heeft afgegeven aan de nieuwe havens, Porto Novo en Superporto. Toch kunnen we niet stellen dat Superporto echt een Hub is geworden voor de regio (324,000 TEU in 2003).		
CASE	Port of Rio Grande	Superporto

Stap 3 : Fiche per haven Porto Rio Grande - Superporto



	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Port Rio Grande total	225.456	261.722	317.161	360.468	454.779	554.255
Groei %		16%	21%	14%	26%	22%
TECON (Superporto)	82.227	120.047	178.084	209.815	267.084	323.991
Percentage totaal	36%	46%	56%	58%	59%	58%
Groei %		46%	48%	18%	27%	21%
Port Rio Grande overig	143.229	141.675	139.077	150.653	187.695	230.264
Percentage totaal	64%	54%	44%	42%	41%	42%
Groei %		-1%	-2%	8%	25%	23%



Stap 4 : Kritische succesfactoren



- Uit de gevalstudies kunnen we enkele kritische succesfactoren destilleren, die zich op verschillende niveaus situeren :

MICRO :

Vraagzijde :

- Launching customer
- Kritische massa
- Afstand tot de markt
- Belangrijke goederenbehandelaar

Aanbodzijde :

- Nautische toegang
 - Hinterlandverbindingen
 - Ruimte : grote kavels
- Het concept wordt dan vertaald naar :
- Kapitaalsinvesteringen
 - Financiering

MACRO :

- Politieke steun/ steun van de havenautoriteit
- Samenwerking Rivierhaven/ Voorhaven
- Milieu

Stap 4 : Kritische succesfactoren



- De kritische succesfactoren kunnen we als volgt definiëren :

MICRO : de omgeving wordt gedetailleerd afgebakend vanuit de projectbehoefte.

Vraagzijde : som van partijen met eenzelfde behoefte.

- **Launching customer :** een klant die bij aanvang een kritische massa aanbiedt. Een goed voorbeeld hierbij is een dedicated of liner terminal voor een grote containerrederij die er zich zo op lange termijn toe verbindt om grote pakketten over te slaan in de haven.
- **Kritische massa :** een groot volume waardoor het economisch aantrekkelijk wordt voor betrokken partijen om initiatieven op te zetten (bijvoorbeeld logistieke dienstverleners).
- **Afstand tot de markt :** afstand van de terminal tot grote concentraties van ladingpakketten (productie- en consumptiemarkten).
- **Belangrijke goederenbehandelaar :** een global terminal operator (GTO) is een goederenbehandelaar met een groot geografisch verspreid marktaandeel die door zijn aanwezigheid belang geeft aan het project. Het is belangrijk dat een GTO vraag heeft voor het project, maar door zijn vraag oefent hij meteen ook belang uit op het aanbod van het project.

Aanbodzijde : som van partijen die een oplossing bieden voor een behoefte.

- **Nautische toegang :** omvat de toegang tot de haven bepaald door nautische factoren, diepgang vaargeul, afstand tot de open zee, etc.
- **Hinterlandverbindingen :** de aanwezigheid en de kwaliteit van de transportverbindingen op het landbeen (weg, spoor en binnenvaart) naar de productie- en consumptieclusters in het achterland.
- **Ruimte :** de beschikbaarheid van grote kavels (al dan niet ontwikkeld) in het havenplan

Stap 4 : Kritische succesfactoren



- De kritische succesfactoren kunnen we als volgt definiëren :

MICRO : vervolg Aanbodzijde

Het concept wordt dan vertaald naar :

- **Kapitaalsinvesteringen** : investeringen in kapitaalsintensieve materiële vaste activa zoals terreinen, kade infrastructuur, kranen, etc.
- **Financiering** : betreft het onttrekken (en terugbetalen) van financiële middelen om de kapitaalsinvesteringen te betalen.

MACRO : [het project wordt bekeken vanuit zijn totaalomgeving.](#)

- **Politieke steun** : betreft politieke partijen die het project verdedigen in de maatschappij.
- **Steun van de havenautoriteit** : betreft het ondersteunen en stimuleren van het project door de bevoegde havenautoriteit.
- **Samenwerking Rivierhaven/ Voorhaven** : rivierhaven en voorhaven delen een gemeenschappelijke doelstelling en bundelen samen de krachten om deze doelstelling te bereiken.
- **Milieu** : het project wordt bekeken vanuit maatschappelijke waarden en normen voor het instandhouden van milieu en natuur.

Stap 4 : Kritische succesfactoren



- De kans op succes van een voorhaven wordt bepaald door het samengaan en samenkomen van de verschillende kritische succesfactoren, zowel op micro niveau (vraag- en aanbodzijde) als op macro niveau. De kans op welslagen wordt ook bepaald door de versterkende interacties tussen de kritische succesfactoren bij het juiste momentum.
- Zonder een goede invulling van de kritische succesfactoren op macro niveau heeft een nieuw containerproject weinig kans op slagen. Een goede samenwerking tussen rivierhaven en voorhaven maakt de kans op succes groot. De opbouw van een voorhaven in concurrentie met de rivierhaven is vele malen moeilijker. Politieke steun en steun vanuit de havenautoriteit zijn van vitaal belang om een project mogelijk te maken. Het voldoen aan milieu- en natuurnormen is eveneens van doorslaggevend belang, dit vooral in de Westerse wereld.
- In de micro-omgeving zijn de kritische aanbodfactoren zoals onderscheidende nautische toegang t.o.v. de rivierhaven, adequate hinterlandverbindingen, beschikbare ruimte en afstand tot de markt basiscriteria voor de kans op succes van een voorhaven. Publieke en private investeringen zijn gelijktijdig noodzakelijk om tot een succesvolle voorhaven te komen. Voldoende publieke middelen en steun van de havenautoriteiten zijn bepalend voor de bereidheid van private partijen om te participeren.
- Het succes van een voorhaven wordt tevens beïnvloed door de mate waarin de vraagzijde - de reders en verladers - voldoende kritische massa, volumes en frequenties tot stand kan brengen. De toezegging van een launching customer zal zeker een positieve bijdrage hebben voor het verkrijgen van financiering en op de prijs ervan. Ook de aanwezigheid van een global terminal operator bij het project heeft een grote impact op de geloofwaardigheid en de kans op succes. Een grote vraag heeft ook invloed op het gedrag van de overheid. Kritische massa in het algemeen is van belang voor de ontwikkeling van de logistieke omgeving en kan ook verbeteringen rechtvaardigen in de infrastructuur van de hinterlandverbindingen.



Stap 4 : Kritische succesfactoren

- Op de volgende bladzijden worden de gevalstudies op deze kritische succesfactoren beoordeeld :

✓	Zeer goed
✗	Zeer zwak
?	Onzekerheid, wordt in vraag gesteld
	Minder relevant

Ontwikkelingsfase voorhaven	
A	Geïmplementeerd en succes als containerhaven t.o.v. de rivierhaven
B	Geïmplementeerd en geen succes als containerhaven t.o.v. de rivierhaven
C	Bouwfase
D	Procedure lopend
E	Procedure afgewezen
F	Beslissing om niet te ontwikkelen

Samenvattende tabel gevalstudies							
Continent	Land	"Rivierhaven"	Rivier	"Voorhaven"	Ontwikkelings- fase Voorhaven	Tijdspanne Procedure	Succes/ Mislukking
Azië	Vietnam	Ho Chi Minh ports	Cai Mep - Thi Vai river	Vung Tau - Cai Mep	F	3-10 jaar	(Voorlopig) Mislukking
Azië	Thailand	Klong Toey (Bangkok)	Chao Phrya River	Laem Chabang	A	> 10 jaar	Succes
Azië	China	Shanghai	Yangtze River	Yangshan	C	> 10 jaar	Afwachten, kans op succes
Europa	België	Antwerpen	Schelde	Vlissingen	E	3-10 jaar, >10 jaar?	(Voorlopig) Mislukking
Europa	Duitsland	Bremen/Bremerhaven	Weser	Wilhelmshaven	D	> 10 jaar	Afwachten, kans op succes
Europa	UK	Tilbury	Thames	Shellhaven	D	3-10 jaar	Afwachten, kans op succes
Americas	Canada	Montreal	St. Lawrence River	Halifax	B	n.b.	(Voorlopig) Mislukking
Americas	Brazilië	Porto Rio Grande	Patos Lagoon	Super Porto	A	n.b.	Relatief succes

Stap 4 : Kritische succesfactoren



KRITISCHE SCUCCEFACTOREN		
VIETNAM : Ho Chi Ming City - Vung Tau		
MICRO	Vraagzijde	Aanbodzijde
	Launching customer	Nautische toegang
	Kritische massa	Hinterlandverbindingen
	Afstand tot de markt	Ruimte - grote kavels
	Goederenbehandelaar	Kapitaalsinvesteringen Financiering
MACRO	Politieke steun/ steun van de havenautoriteit Samenwerking Rivierhaven/Voorhaven	
Milieu		
Ontwikkelingsfase F :		
Beslissing om niet te ontwikkelen		
Voorlopig een mislukking		

KRITISCHE SCUCCEFACTOREN		
CHINA : Shanghai - Yangshan		
MICRO	Vraagzijde	Aanbodzijde
	Launching customer	Nautische toegang
	Kritische massa	Hinterlandverbindingen
	Afstand tot de markt	Ruimte - grote kavels
	Goederenbehandelaar	Kapitaalsinvesteringen
		Financiering
MACRO	Politieke steun/ steun van de havenautoriteit	
	Samenwerking Rivierhaven/Voorhaven	
	Milieu	
Ontwikkelingsfase C :		
Bouwfase		
Afwachten, kans op succes		

KRITISCHE SCUCCEFACTOREN		
THAILAND : Bangkok - Laem Chabang		
MICRO	Vraagzijde	Aanbodzijde
	Launching customer	Nautische toegang
	Kritische massa	Hinterlandverbindingen
	Afstand tot de markt	Ruimte - grote kavels
	Goederenbehandelaar	Kapitaalsinvesteringen
		Financiering
MACRO	Politieke steun/ steun van de havenautoriteit Samenwerking Rivierhaven/Voorhaven	
Milieu		
Ontwikkelingsfase A : Geïmplementeerd en succes als containerhaven t.o.v. de rivierhaven		
Succes		

KRITISCHE SCUCCEFACTOREN		
BELGIË/NEDERLAND : Antwerpen - Vlissingen		
MICRO	Vraagzijde	Aanbodzijde
	Launching customer	Nautische toegang
	Kritische massa	Hinterlandverbindingen
	Afstand tot de markt	Ruimte - grote kavels
	Goederenbehandelaar	Kapitaalsinvesteringen
		Financiering
MACRO	Politieke steun/ steun van de havenautoriteit	
	Samenwerking Rivierhaven/Voorhaven	
	Milieu	
Ontwikkelingsfase E :		
Procedure afgewezen		
Voorlopig een mislukking		

Stap 4 : Kritische succesfactoren



KRITISCHE SCUCCEFACTOREN		
DUITSLAND : Bremen - Wilhelmshaven		
MICRO	Vraagzijde	Aanbodzijde
	Launching customer	Nautische toegang
	Kritische massa	Hinterlandverbindingen
	Afstand tot de markt	Ruimte - grote kavels
	Goederenbehandelaar	Kapitaalsinvesteringen
		Financiering
MACRO	Politieke steun/ steun van de havenautoriteit	
	Samenwerking Rivierhaven/Voorhaven	
	Milieu	
Ontwikkelingsfase D :		
Procedure lopend		
Afwachten, kans op succes		

KRITISCHE SCUCCEFACTOREN		
Canada : Montreal - Halifax		
MICRO	Vraagzijde	Aanbodzijde
	Launching customer	Nautische toegang
	Kritische massa	Hinterlandverbindingen
	Afstand tot de markt	Ruimte - grote kavels
	Goederenbehandelaar	Kapitaalsinvesteringen
		Financiering
MACRO	Politieke steun/ steun van de havenautoriteit	
	Samenwerking Rivierhaven/Voorhaven	
Milieu		
Ontwikkelingsfase B : Geïmplementeerd en geen succes als containerhaven t.o.v. de rivierhaven		
Voorlopig een mislukking		

KRITISCHE SCUCCEFACTOREN		
UK : London - Shellhaven		
MICRO	Vraagzijde	Aanbodzijde
	Launching customer	Nautische toegang
	Kritische massa	Hinterlandverbindingen
	Afstand tot de markt	Ruimte - grote kavels
	Goederenbehandelaar	Kapitaalsinvesteringen
		Financiering
MACRO	Politieke steun/ steun van de havenautoriteit	
	Samenwerking Rivierhaven/Voorhaven	
	Milieu	
Ontwikkelingsfase D :		
Procedure lopend		
Afwachten, kans op succes		

KRITISCHE SCUCCEFACTOREN		
Brazilië : Porto Novo - Super Porto		
MICRO	Vraagzijde	Aanbodzijde
	Launching customer	Nautische toegang
	Kritische massa	Hinterlandverbindingen
	Afstand tot de markt	Ruimte - grote kavels
	Goederenbehandelaar	Kapitaalsinvesteringen
		Financiering
MACRO	Politieke steun/ steun van de havenautoriteit	
	Samenwerking Rivierhaven/Voorhaven	
	Milieu	
Ontwikkelingsfase A : Geïmplementeerd en succes als containerhaven t.o.v. de rivierhaven		
Relatief succes		