

# Black Sea Competitiveness Cruise

*Concurrentieonderzoek Zwarte Zee havens*



Port of  
Rotterdam

Concurrentieonderzoek Zwarte Zee havens

Elias L. Becker

(0795077)

Deze scriptie is geschreven ter voltooiing van de opleiding Logistiek en Technische Vervoerskunde aan de Hogeschool Rotterdam.

30 mei 2011 te ROTTERDAM

Versie: 14

Beoordeling:

Caroline Kroes Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Sjoerd de Jager Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Martijn van der Horst Hogeschool Rotterdam



Port of  
Rotterdam

## Voorwoord

Geachte lezer,

Voor u ligt het programmaboek van de BLACK SEA COMPETITIVENESS CRUISE langs vijf Zwarte Zee havens. In 30 pagina's wordt het hele speelveld duidelijk. Let vooral op de high-potential Constantza.

Dit onderzoeksrapport geeft inzicht in de situatie van de Zwarte Zee havens. Tevens wordt advies gegeven aan het Havenbedrijf Rotterdam. Dit advies gaat over de lange termijn strategie om de concurrentiepositie te verbeteren. Dit rapport dient als afstudeerscriptie ter voltooiing van de opleiding Logistiek en Technische Vervoerskunde aan de Hogeschool Rotterdam.

In 16 weken is dit rapport tot stand gekomen. Deze weken zijn gekenmerkt door het vele onderzoek naar de havens aan de Zwarte Zee. Er zijn veel interessante verhalen en spannende ontwikkelingen opgedoken. Het was een onderzoek waarbij het verkrijgen van juiste en volledige informatie weerbarstig is gebleken.

De tijd bij het Havenbedrijf Rotterdam was geweldig. Het was fantastisch om af te studeren in een gezellige, leerzame en inspirerende omgeving. Bij de afdeling strategie heb ik tevens ontdekt wat ik na mijn HBO opleiding wil gaan doen, namelijk strategie.

De mensen die, op wat voor wijze dan ook, hebben bijgedragen aan de totstandkoming van dit rapport, wil ik hartelijk danken. In het bijzonder wil ik bedanken mijn begeleiders: Caroline Kroes, Sjoerd de Jager en Martijn van der horst. Zonder hen was dit rapport niet tot stand gekomen en had het niet de kwaliteit die het nu heeft. Ik bedank ook de mensen die ik heb mogen interviewen, mijn collega-studenten, mijn collega-stagiairs bij het Havenbedrijf en al die andere fantastische collega's bij het HbR die mijn stage ook tot een gezellige tijd hebben gemaakt. Tot slot wil ik mijn collega-student en huisgenoot Idwer Stolk bedanken die mij in het hele proces heeft geïnspireerd, gecorrigeerd en mij tot het einde toe heeft geholpen.

Mochten er naar aanleiding van dit rapport vragen of opmerkingen zijn, kunt u contact opnemen met de afdeling Corporate Strategy van het Havenbedrijf Rotterdam.

Hoogachtend,

Elias Becker

## Management samenvatting

Het Havenbedrijf Rotterdam, de afdeling Corporate Strategy, heeft opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de havens aan de Zwarte Zee. Om de concurrentiepositie van Rotterdam te waarborgen en te verbeteren had het Havenbedrijf inzicht nodig in de ontwikkelingen van haar concurrenten. De probleemstelling van het onderzoek was als volgt:

*Het Havenbedrijf Rotterdam heeft onvoldoende zicht op de ontwikkelingen van de Zwarte Zee havens, de maritieme containerlading uit Azië die zij verwerkt en diens invloeden op de positie van Rotterdam in het achterland. Zwarte Zee havens kunnen marktaandeel en maritieme lading van Rotterdam veroveren. Rotterdam kan door onvoldoende inzicht moeilijk bepalen wat de juiste maatregelen zijn om haar positie te versterken en te verbeteren.*

De doelstelling was als volgt:

- *Het Havenbedrijf Rotterdam wil door middel van een duidelijk rapport inzicht krijgen in de Zwarte Zee havens en haar ontwikkelingen, en*
- *Het Havenbedrijf wil een advies over haar strategie op lange termijn aangaande haar concurrentiepositie, in het bijzonder voor het achterland waar ook de Zwarte Zee havens opereren.*

Aan de hand van 5 criteria en 23 subcriteria zijn de havens beoordeeld. Zo zijn de havens vergeleken en is gekeken of het concurrenten zijn van Rotterdam. De criteria werden opgesteld aan de hand van 3 bronnen en 2 modellen. Dit waren het four-layer model van Notteboom, het port competitiveness model van het International Institute of Chartered Shipbrokers, een mainport analyse van Buck Consultants International, het GSTEP model en de SWOT analyse. De criteria werden getoetst bij experts van het Havenbedrijf. De lijst met criteria werd ingevuld voor alle relevante havens. Van de onderzoeksresultaten werd een analyse gemaakt. Deze analyse diende als input voor het advies.

Gedurende het onderzoek is de volgende definitie van een haven gehanteerd:

- “Knooppunt van internationale transportketens: nadruk op vervoermodaliteiten, overslag, opslag en distributie
- Vestigingsplaats voor industrie, handel en logistiek: nadruk op industriële bedrijvigheid en zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening”

Concurrentie tussen havens is vooral gebaseerd op nautische aspecten, kapitaalinvesteringen, het achterland en diens bereikbaarheid. Op basis van de methodieken, bovenstaande informatie en interviews met experts van Havenbedrijf is de volgende lijst met criteria opgesteld:

	<b>Thema</b>	<b>Subthema</b>
1	Locatie	Nautische aspecten, aanloop, openingstijden, weersomstandigheden
2	Suprastructuur	Haventerrein, containerterminals, uitbreiding
3	Infrastructuur	Connectie achterland, weg, rail, binnenvaart
4	Transport & Overslag	Overslagvolumes, verhoudingen, modal split, marktaandeel, kenmerken overslagstromen
5	Context	Politiek, economie, juridisch, sociaal-maatschappelijk, achterland

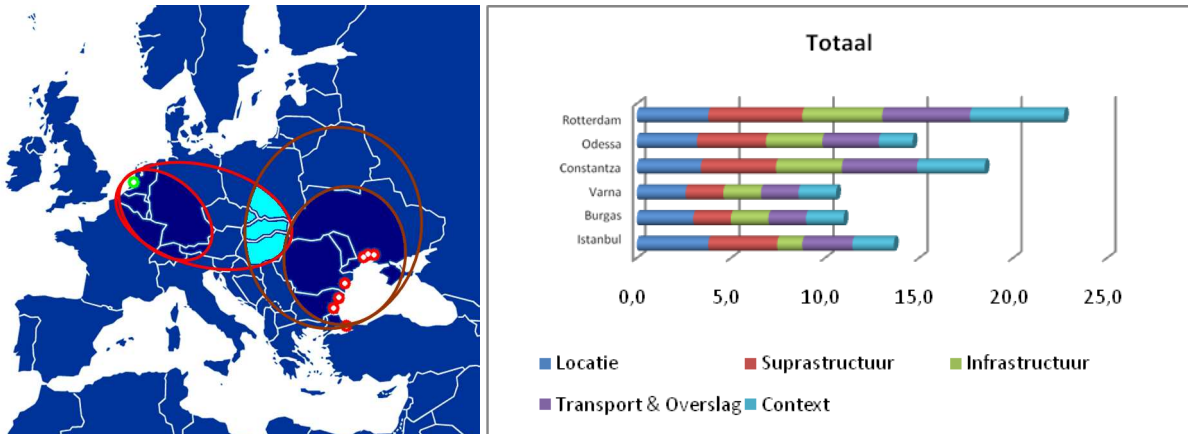
Bij het invullen van de criteria is gelet op de kwaliteit, beschikbaarheid en de validiteit van de informatie. De informatie die voortkwam uit het onderzoek is in een SWOT analyse gezet. De havens werden tevens per criteria beoordeeld op een schaal van zeer slecht tot zeer goed. De havens zijn geselecteerd op basis van drie eisen. Het achterland overlapt mogelijk met dat van Rotterdam, de havens hebben een redelijke omvang en zij faciliteren containeroverslag. De vijf havens aan de Zwarte Zee die zijn geselecteerd, zijn: Odessa (Oekraïne), Constantza (Roemenie), Varna, Burgas (Bulgarije) en Istanbul (Turkije).

De belangrijkste resultaten uit het onderzoek zijn als volgt. De locatie van de havens aan de Zwarte Zee is voordelig ten opzichte van Rotterdam. De nautische aspecten van Rotterdam zijn echter veel beter.

De haventerreinen, kadelenktes en ook de ontwikkeling van nieuw havengebied is in Rotterdam vele malen groter dan in de Zwarte Zee havens. In die havens worden echter ook grote stappen gemaakt. De grote plannen worden niet in alle havens gerealiseerd. De financiële crisis en overcapaciteit zorgen ervoor dat de aanbouw niet of later doorgaat. Wat in de Zwarte Zee havens ontwikkeld wordt, is van een kwaliteit die vaak niet onderdoet voor terminals in Rotterdam.

Net als Rotterdam heeft Constantza een trimodale achterlandverbinding. De kwaliteit van die drie verbindingen zijn echter nog niet zo goed als in Rotterdam. Goede spoorwegverbindingen reiken (bij alle havens aan de Zwarte Zee) niet verder dan het eigen land en snelwegen zijn er van de haven naar de hoofdstad, maar niet verder. Er zijn een aantal grootschalige projecten, deels gefinancierd door de EU, om de spoor-, weg- en waterverbindingen te verbeteren.

Het overslagvolume is in de Zwarte Zee havens laag en fragiel. Voor de crisis steeg de overslag exponentieel, in de crisis daalde deze net zo hard. De concurrentie met Rotterdam is minimaal door het lage volume. Er is wel enige overlap, zoals te zien in onderstaande figuur.



Rotterdam heeft in West-Europa veel voordelen ten opzichte van het arme Oost-Europa. De stabiele politiek-juridisch situatie is moeilijk te vergelijken met de corruptie aldaar. Ook op het gebied van financiële mogelijkheden, duurzaamheid en kennis heeft Rotterdam een grote voorsprong. Hierin is Odessa in Oekraïne er het ergst aan toe.

De onderzoeksresultaten resulteerden in een beoordeling van de havens die hierboven is weergegeven. Er zijn drie conclusies getrokken uit de onderzoeksresultaten.

1. De belangrijkste haven in de Zwarte Zee voor Rotterdam is Constantza.

In overslagvolume en suprastructuur is Constantza niet veel beter dan Odessa en Istanbul. De nautische aspecten, de ligging, de infrastructuur en vooral het achterland zijn dat wel. Ook heeft zij een groot potentieel achterland.

2. Rotterdam concurreert op dit moment niet of nauwelijks met de havens in de Zwarte Zee.

Het overslagvolume in de Zwarte Zee havens is erg laag. Degelijke vervoersstromen naar het contestable achterland zijn er niet.

3. Constantza zal op lange termijn haar directe en indirecte (captive en contestable) achterland vergroten richting Centraal-Europa en zo markt veroveren ten opzicht van havens in de HLH range.

Constantza heeft een enorme potentie. Er is nog veel autonome groei mogelijk. Er is genoeg ruimte, kennis en wil om te investeren in de haven van Constantza en haar achterland.

Rotterdam heeft voorlopig niets te vrezen van de havens aan de Zwarte Zee. Constantza zal in de toekomst meer gaan concurreren in Centraal-Europa. Rotterdam kan in dit gebied voorlopig haar geringe positie behouden, maar zal dit op termijn kwijt raken. Inzetten op het achterlandgebied meer oostelijk dan Oostenrijk heeft voor Rotterdam weinig zin. De positie in Zuidoost Duitsland en Oostenrijk versterken is wel nuttig en belangrijk, aangezien dit een belangrijke markt is / kan worden voor Rotterdam. Hierbij moet Rotterdam beter gebruik maken van de binnenvaart rond het Main-Donaukanaal.

Rotterdam is een samenwerking aangegaan met Constantza. Om de potentie van Constantza volledig te benutten moet het Havenbedrijf de kennis die zij heeft beschikbaar stellen. De kennis over het slim organiseren van een haven, haar activiteiten, goederen- en verkeersstromen kunnen daar een enorme efficiëntieslag verzorgen. Het achterland in Servië, Hongarije, Slowakije en zelfs Hongarije is voor Constantza een belangrijk gebied. Wanneer hierheen goede spoorverbindingen worden aangelegd, heeft Constantza een trimodale verbinding met een groot interessant gebied. Dan kan Constantza uitgroeien tot het Rotterdam van het oosten.

Het is nuttig vervolgonderzoek te doen naar de macro-economische verschuiving in van West- naar Oost-Europa en naar de praktische mogelijkheden voor Constantza om haar achterland beter te bereiken.

## Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Inleiding .....	1
Hoofdstuk 2: Theoretisch kader & selectie criteria en havens .....	3
2.1 Zeehaven en zeehavenconcurrente .....	3
2.2 Havenbedrijf Rotterdam .....	4
2.3 Onderzoeksopzet .....	4
2.3.1 Methodiek .....	4
2.3.2 Criteria en eisen criteria .....	5
2.3.3 Analyse .....	5
2.4 Selectie Zwarte Zee havens .....	5
Hoofdstuk 3: Onderzoeksresultaten .....	7
3.1 Locatie .....	7
3.2 Suprastructuur .....	9
3.3 Infrastructuur .....	11
3.4 Transport & overslag .....	14
3.5 Context .....	18
Hoofdstuk 4: Conclusie .....	21
3.1 Resultaten .....	21
3.2 Impact op Rotterdam .....	23
3.3 Advies .....	25
3.3.1 Concurrentie .....	25
3.3.2 Samenwerking Constantza .....	25
Hoofdstuk 5: Aanbevelingen .....	27
4.1 Vervolgonderzoek .....	27
4.2 Rotterdam .....	27
Bibliografie .....	29



Bijlagen .....	31
Bijlage 1: Figuren Hoofdstuk 3: Onderzoeksresultaten .....	31
Bijlage 2: Beoordeling havens .....	39
Bijlage 3: Methodiek .....	40
Methodieken – criteria .....	42
Bijlage 4: de criteria .....	44
Bijlage 5: Havenkaarten havens Zwarte Zee .....	46
Bijlage 6: havenplannen .....	49
Bijlage 7: Gegevens over vervoer Slowakije en Hongarije .....	51
Bijlage 8: maritieme stromen / diensten .....	53
Bijlage 9: Bulkterminal Burgas .....	54
Bijlage 10: Havenbedrijf Rotterdam .....	55
Corporate Strategy .....	55
Bijlage 11: Interviews .....	56



## Hoofdstuk 1: Inleiding

Het Havenbedrijf Rotterdam, de afdeling Corporate Strategy, heeft opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de havens aan de Zwarte Zee. Om de concurrentiepositie van Rotterdam te waarborgen en te verbeteren heeft het Havenbedrijf inzicht nodig in de ontwikkelingen van haar concurrenten. Mogelijke nieuwe concurrenten dienen te worden onderzocht. Dat gebeurt in dit onderzoek. De exacte probleem- en doelstelling worden in dit hoofdstuk weergegeven. Tevens wordt aangegeven hoe het rapport is opgebouwd en hoe de doelstelling behaald wordt.

### Achtergrond

De Rotterdamse haven heeft achterlandverbindingen die zich naast het captive (directe) achterland: Nederland en delen van Duitsland en België, uitstrekken tot het contestable (verdere / concurrentiegevoelige) achterland. Naast binnenvaart en weg zijn spoorverbindingen belangrijk om de goederen naar en van dit achterland te verstouwen.



Figuur 1: contestable hinterland. (CBL / LOG, 2010)

Het oranje gekleurde gebied is het contestable achterland van Rotterdam. Sommige Zwarte Zee havens geven aan dat Centraal-Europa ook tot hun achterland behoort. Of deze havens directe concurrenten van Rotterdam zijn of gaan worden, is voor het Havenbedrijf onvoldoende inzichtelijk. De kennis over dit gebied binnen het Havenbedrijf Rotterdam is onvoldoende of, wanneer deze er wel is, te veel verspreid over verschillende afdelingen.

Het is mogelijk dat deze havens zich gaan ontwikkelen en autonome groei vertonen in de komende decennia. Het is voor het Havenbedrijf Rotterdam dan ook van belang nader onderzoek te doen naar de ontwikkelingen in dit gebied en haar achterlandverbindingen. De probleemstelling van het onderzoek is:

### Probleemstelling

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft onvoldoende zicht op de ontwikkelingen van de Zwarte Zee havens, de maritieme containerlading uit Azië die zij verwerkt en diens invloeden op de positie van Rotterdam in het achterland. Zwarte Zee havens kunnen marktaandeel en maritieme lading van Rotterdam veroveren. Rotterdam kan door onvoldoende inzicht moeilijk bepalen wat de juiste maatregelen zijn om haar positie te versterken en te verbeteren.

### Doelstelling

De doelstelling in dit onderzoek is tweeledig:

- Het Havenbedrijf Rotterdam wil door middel van een duidelijk rapport inzicht krijgen in de Zwarte Zee havens en haar ontwikkelingen, en

- Het Havenbedrijf wil een advies over haar strategie op lange termijn aangaande haar concurrentiepositie, in het bijzonder voor het achterland waar ook de Zwarte Zee havens opereren.

### **Aanpak**

Om tot het gestelde doel te komen is een methode ontwikkeld om havens te kunnen beoordelen op hun concurrentievermogen. Met deze methode worden de vijf Zwarte Zee havens vergeleken met Rotterdam. Aan de hand van 5 criteria en 23 subcriteria worden de havens onderzocht. De criteria worden opgesteld aan de hand van 3 bronnen en 2 modellen. Om de kwaliteit van de methodieken te waarborgen en de criteria te valideren worden deze getoetst bij de experts van het Havenbedrijf. De experts zijn mensen die direct of indirect te maken hebben met de ontwikkelingen van de Zwarte Zee havens. Van de onderzoeksresultaten wordt een analyse gemaakt. Deze analyse dient als input voor het advies.

### **Opzet en leeswijzer**

In hoofdstuk 2 wordt het theoretisch kader geschetst en wordt de selectie van de criteria en de havens beschreven. Om aan de eerste doelstelling te voldoen, worden in hoofdstuk 3 de onderzoeksresultaten weergegeven. Hier wordt tevens een analyse gegeven. Deze worden in hoofdstuk 4 samengevat in een conclusie. In hetzelfde hoofdstuk wordt voldaan aan de tweede doelstelling door middel van een advies. Tot slot worden in hoofdstuk 5 overige aanbevelingen gedaan.

## Hoofdstuk 2: Theoretisch kader & selectie criteria en havens

In dit hoofdstuk wordt het onderzoek ingeleid. Er wordt uitgelegd wat de context van het onderzoek is en hoe het onderzoek wordt uitgevoerd. Er zijn verschillende methodieken gebruikt om criteria op te stellen. In dit hoofdstuk wordt de keuze voor drie zaken verantwoordt: de methodieken, de criteria en de Zwarte Zee havens. Allereerst wordt uitgelegd wat een zeehaven is, hoe zeehavenconcurrentie werkt en wat het HbR doet.

### 2.1 Zeehaven en zeehavenconcurrentie

#### Zeehaven

Een zeehaven is voor velen een bekend begrip. De definitie die gehanteerd wordt, is echter nogal uiteenlopend. Een schipper kijkt anders naar een haven dan een expediteur of een douaneagent. Buck Consultants International (2009) (vervolg: BCI) beschrijft de functie van een zeehaven. Deze is vanuit dat bepaalde onderzoeksperspectief gesteld. In dat onderzoek wordt de mainport Rotterdam beschreven. De functie van een zeehaven is volgens hen tweeledig:

- “Knooppunt van internationale transportketens: nadruk op vervoermodaliteiten, overslag, opslag en distributie
- Vestigingsplaats voor industrie, handel en logistiek: nadruk op industriële bedrijvigheid en zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening”

Het perspectief in dit onderzoek is de concurrentie tussen zeehavens. In een haven spelen veel verschillende factoren een rol, zoals veiligheid, economische belangen en de leefomgeving. Hier heeft het HbR direct mee te maken. Doordat BCI een brede uitleg geeft, is bovenstaande definitie geschikt voor het onderzoek en wordt deze gehanteerd.

#### Zeehavenconcurrentie

Het Institute of Chartered Shipbrokers (2009 / 2010) (vervolg: ICS) geeft aan dat vroeger de concurrentie tussen havens vooral gebaseerd was op de geografische ligging. Een goed voorbeeld hiervan is Liverpool dat, gelegen aan de Ierse Zee en dichtbij de Atlantische Zee, vroeger een belangrijke haven voor passagiersvervoer naar en van Amerika was. Toen die passagiersstromen verdwenen, door bijvoorbeeld de opkomst van het vliegverkeer, werd de haven van Liverpool minder belangrijk (Poelgeest, van, 2010). Het concurrentievoordeel van een haven is volgens het ICS tegenwoordig op andere zaken gebaseerd. De concurrentiestrijd is dus veranderd, maar is ook toegenomen. Dit heeft vijf redenen:

1. globalisering van de wereldhandel,
2. privatisering van havens,
3. unitisation van goederen, (opkomst van stukgoed / containerisatie)
4. ontwikkelingen in transporttechnologie en
5. toepassing van cargo-handling technologie.

Drie criteria op basis waarvan havens tegenwoordig concurreren zijn nautische aspecten, kapitaalinvesteringen en achterlandbereikbaarheid. Nautische aspecten geven schepen de mogelijkheid hun goederen de haven in te brengen. Dit is een fundamenteel vereiste voor een haven. Hoe beter de nautische aspecten, des te beter de toegankelijkheid van de haven. Kapitaalinvesteringen zijn belangrijk voor de economie, de infrastructuur, de professionaliteit van havenbedrijven, enzovoorts. In ‘Een bereikbaar achterland langs vier wegen’ (Horst, van der, Langen, de, & Lugt, van der, 2010) wordt het nut van een goede achterlandbereikbaarheid uiteengezet. Er worden vijf redenen genoemd waarom achterlandbereikbaarheid in havenconcurrentie belangrijk is. Hier worden er drie genoemd:

1. Goot aandeel achterlandkosten

Achterlandkosten maken 40 tot 70% deel uit van de totale transportkosten.

2. Achterlandbereikbaarheid als Unique Selling Points

Doordat veel havens goede nautische mogelijkheden hebben, concurreren zij op andere zaken waarmee nog een voordeel te behalen valt. Op achterlandbereikbaarheid valt vaak nog een hoop te verbeteren.

3. Aantrekkelijkheid voor bedrijven stijgt

Het Haven- en Industrieel Complex (vervolg: HIC) is als geheel belangrijk voor een haven. Bedrijven in dat complex willen goede achterlandverbindingen.

In dit onderzoek wordt vooral gekeken naar maritieme containerlading, lading die van of naar het achterland verscheept wordt. Hierdoor is de achterlandbereikbaarheid dus een belangrijke factor in de concurrentiepositie. Deze drie punten komen indirect terug in de lijst met opgestelde criteria, waarop de havens worden beoordeeld.

## 2.2 Havenbedrijf Rotterdam

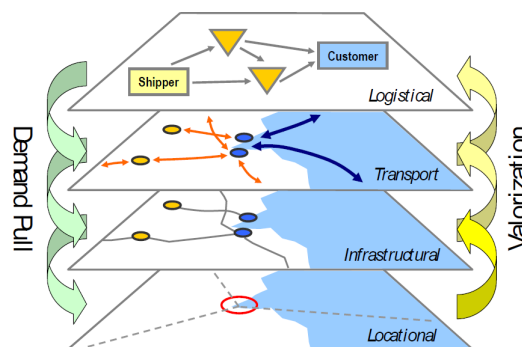
Het Havenbedrijf Rotterdam is de organisatie die havengronden ontwikkelt en verpacht en een belangrijke rol heeft in de veiligheid van het scheepsverkeer; Tevens ontwikkelt zij infrastructuur en gaat zij partnerships aan met diverse partijen in het HIC of daarbuiten. Het Havenbedrijf Rotterdam is een landlord, maar door extra activiteiten gaat zij verder dan deze functie alleen. In [bijlage 10](#) (Blz. 56) is een verdere uitleg over het Havenbedrijf en de afdeling strategie opgenomen (Havenbedrijf Rotterdam).

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft dus erg veel te maken met de concurrentiepositie van de haven. Het belang van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven als geheel is nauw verwant met de concurrentiepositie van het Havenbedrijf zelf. Zodoende kijkt zij naar havens en havenregio's die deze positie beïnvloeden. De concurrentiepositie is het beste in Europa. Het Havenbedrijf Rotterdam creëert de mogelijkheid voor bedrijven om goederenstromen te realiseren. Een voorbeeld hiervan is dat door de aanleg van de eerste Maasvlakte bedrijven in staat zijn gesteld (meer) containers over te slaan. Het Havenbedrijf heeft dus impact op de ontwikkelingen in de containersector. Aangezien het containertransport in Europa in volle ontwikkeling is, zit in deze sector een duidelijke en grote concurrentieverwachting van het Havenbedrijf. In dit onderzoek wordt hierom alleen gekeken naar containertransport.

## 2.3 Onderzoekopzet

### 2.3.1 Methodiek

De manier waarop de havens worden beoordeeld en worden vergeleken, is gebaseerd op drie bronnen en twee modellen. De belangrijkste bronnen om tot één methodiek te komen zijn: een intern rapport van BCI (2009), het ESPO rapport uit 2009 (Notteboom, 2009) en 'port en terminal management' van het ICS (2009 / 2010). Hiernaast zijn het GSTEP-model en de SWOT analyse gebruikt.



Figuur 2.1 A Multi-layer approach to port-hinterland dynamics. (Notteboom, 2009)

In de strategische verkenning van de Gateway Rotterdam hanteert BCI (2009) een gestructureerde methode. Zij bepalen de huidige situatie, de trends en ontwikkelingen, waarna zij een SWOT opstellen van de haven. Dit behoort tot het analysedeel. In het strategiedeel worden het perspectief en het advies behandeld. Deze opbouw zal grotendeels ook gebruikt worden in het onderzoek naar de Zwarte Zee havens. Het sterke is dat er een goede blik wordt geworpen op de huidige situatie met oog voor de toekomstige ontwikkelingen.

Notteboom (2009) schetst het four-layer model. Hij legt achterlandbereikbaarheid uit aan de hand van vier lagen: locatie, infrastructuur, transport en logistiek. Allen hebben zij invloed op de haven en daarom ook op de concurrentiepositie ervan. Dit model is een goed handvat om achterlandbereikbaarheid als belangrijk criterium voor concurrentie op te splitsen in verschillende thema's.

Het port competitiveness model van het ICS (2009 / 2010) heeft een maritieme inslag. Het biedt praktische en concrete criteria om havens te beoordelen op hun concurrentiepositie. Het ICS kadert deze criteria in in een SWOT analyse. Het GSTEP model (Geografisch, Sociaal-maatschappelijk, Technologisch, Economisch, Politiek-juridisch) is een goede aanvulling op bovenstaande bronnen. Dit zijn globale criteria die er voor zorgen dat de lijst met criteria volledig is. Bij de keuze voor deze modellen en theorieën is gekeken naar hun bruikbaarheid voor het onderzoek en hun kwaliteit. Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen, binnen de maritieme containerlading, zijn deze modellen gecombineerd. Er is voor een globale opzet van vijf hoofdcriteria gekozen met daaronder diverse subcriteria. Deze zullen in de volgende paragraaf gegeven worden. Verdere uitleg over de modellen en de literatuur is te vinden in [bijlage 3](#) (Blz. 41).

### 2.3.2 Criteria en eisen criteria

	Thema	Subthema
1	Locatie	Nautische aspecten, aanloop, openingstijden, weersomstandigheden
2	Suprastructuur	Haventerrein, containerterminals, uitbreiding
3	Infrastructuur	Connectie achterland, weg, rail, binnenvaart
4	Transport & Overslag	Overslagvolumes, verhoudingen, modal split, marktaandeel, kenmerken overslagstromen
5	Context	Politiek, economie, juridisch, sociaal-maatschappelijk, achterland

Tabel 2.1 De criteria

Er zijn 5 thema's en 23 subthema's. Deze subthema's worden zo concreet en volledig mogelijk ingevuld in de tabel. Hierbij worden de subthema's opgesplitst in een nog lager niveau, zodat ze goed meetbaar zijn. Aan de hand van de drie bovengenoemde bronnen en twee modellen is deze lijst met criteria opgesteld. Voor de samenstelling van de lijst met criteria zijn drie belangrijke eisen gesteld.

**Beschikbaarheid:** voor het invullen van de criteria moet de benodigde informatie toegankelijk zijn.

**Kwaliteit:** De bronnen die gebruikt moeten worden om de lijst in te vullen, moeten betrouwbaar zijn. De informatie moet natuurlijk ook relevant zijn voor het onderzoek.

**Validatie:** De lijst met criteria wordt getoetst bij experts van het Havenbedrijf Rotterdam.

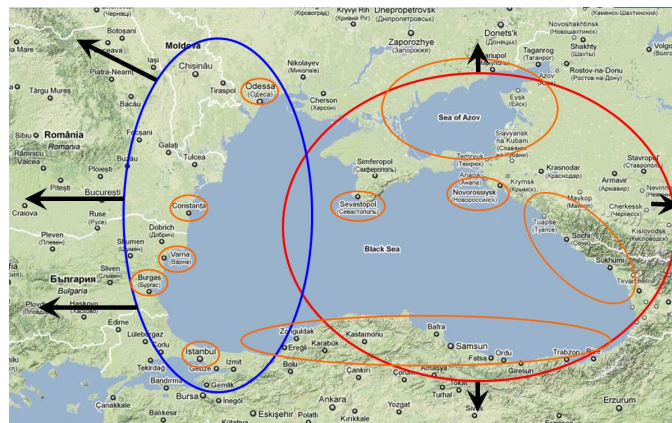
Soms is informatie weggelaten, wanneer die informatie maar van één haven bekend was. Soms is deze additionele informatie weergegeven in hoofdstuk 3 van dit rapport. Bij de onderzoeksresultaten wordt een combinatie gemaakt van de huidige situatie en de trends en ontwikkelingen. De volledige lijst met criteria is te vinden in [bijlage 4](#) (Blz. 45). Tevens is daar de lijst geplaatst met geïnterviewde personen. De interviews zelf zijn te vinden in [bijlage 11](#) (Blz. 57).

### 2.3.3 Analyse

De informatie die de lijst met criteria per haven vult, vormt het onderzoeksresultaat. Dit wordt in hoofdstuk drie weergegeven en geanalyseerd. Er wordt aan het eind van elke paragraaf (elk thema is een paragraaf) beschreven wat het effect van de onderzoeksresultaten op Rotterdam is. Wat zijn de sterke en zwakke punten van Rotterdam en de Zwarte Zee havens. Op basis van deze analyses wordt in de conclusie de totale SWOT voor Rotterdam duidelijk. Dit is de input voor het advies in hoofdstuk vier. In elke paragraaf / thema worden de havens beoordeeld met een score. Per subthema wordt per haven een cijfer gegeven. De schaal is van 1 tot 5. De betekenis is als volgt: 1: zeer slecht, 2: slecht, 3: matig, 4: goed, 5: zeer goed. De score op de thema's is het gemiddelde van de desbetreffende subthema's. Die zijn ingevuld op basis van de onderzoeksresultaten.

## 2.4 Selectie Zwarte Zee havens

In dit onderzoek staat de invloed van Zwarte Zee havens op de haven van Rotterdam centraal. Er zijn havens gevestigd in alle kustgebieden van de Zwarte Zee. Om de kwaliteit van het onderzoek te waarborgen wordt een selectie gemaakt in het aantal te onderzoeken havens. In totaal worden vijf Zwarte Zee havens onderzocht en vergeleken met Rotterdam. Om tot deze vijf relevante havens te komen zijn drie selectiecriteria opgesteld.







Figuur 2.2 De Zwarte Zee havens (Google, Tele Atlas, 2011)

Allereerst is gekeken naar de ligging en het achterland van de havens. Hierdoor vallen de havens aan de oostkant van de Zwarte Zee af. Hun achterland zal niet overlappen met dat van Rotterdam.

Ten tweede is gekeken naar de grootte. Alleen de grote havens hebben redelijke achterlandverbindingen en vormen een potentiële bedreiging voor Rotterdam. Containerhavens met een beperkte overslag volume vormen geen bedreiging.

Het laatste criterium voor de selectie van de havens is of er in de haven containers worden overgeslagen, omdat in dit onderzoek specifiek naar maritieme containerlading gekeken wordt.

Dit alles betekent dat vooral kleine bulkhavens buiten niet worden geselecteerd. In Roemenie worden Izmajil en Galati, gelegen aan de Donau, buiten beschouwing gelaten. Dit zijn twee belangrijke bulkhavens in en voor Roemenië. De havens die in het onderzoek worden meegenomen zijn:

-  Ukraine: Odessa (incl. Yuzhne en Illichevs'k)
-  Roemenië: Constantza
-  Bulgarije: Varna en Burgas
-  Turkije: Istanbul (Ambarli, Haydarpasa, etc.)

De haven Odessa in Oekraïne bestaat uit drie havens. Dit wordt echter gezien als één havengebied. De drie havenplaatsen zijn Yuzhne, Odessa en Illichevs'k. Odessa wordt gezien als 'hoofdhaven'. De haven van Istanbul kan moeilijk als één haven worden gezien. Het zijn verschillende terminals / havengebieden. De twee terminalclusters die de haven van Istanbul voornamelijk vormen zijn Ambarli en Haydarpasa. Veel gegevens over de haven van Istanbul zijn dus gecombineerde stukken en zijn zelden afkomstig van één bron.

In het volgende hoofdstuk worden de genoemde havens behandeld op de criteria die gegeven zijn in de vorige paragraaf.



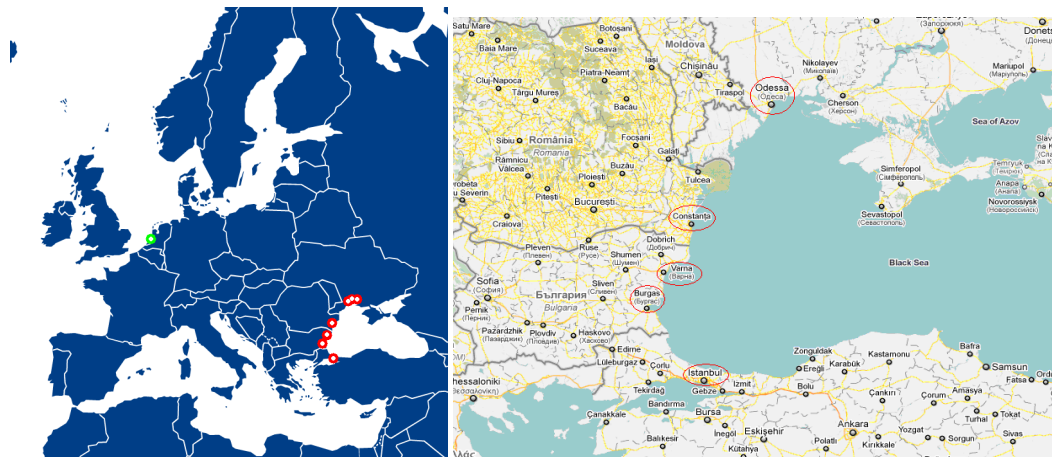
## Hoofdstuk 3: Onderzoeksresultaten

In dit hoofdstuk worden de vijf Zwarte Zee havens behandeld, aan de hand van de vijf criteria. Additionele informatie is geplaatst in bijlagen. Per thema wordt de informatie uit de tabel gegeven, worden de opvallendste dingen genoemd en wordt het effect op Rotterdam geanalyseerd.

### 3.1 Locatie

Zee havens			Havens												
subthema 1	subthema 2	Eenheid	Nederland		Oekraïne		Roemenie		Bulgarije		Turkije				
			Rotterdam	Eenheid	Odessa	Eenheid	Constantza	Eenheid	Varna	Eenheid	Burgas	Eenheid	Istanbul	Eenheid	
1.1	Nautische aspecten	1.1.1 Diepte haven	23	m	15	m	8-19	m	11,5	m	15,5	m	14,5	m	
		1.1.2 Diepte Cont. Term.	9,65 - 16,85	m	13,5	m	14,5	m	7,5-9	m	11	m	8 - 13,5	m	
		1.1.3 Max air draught	0	m	58	m	58	m	58	m	58	m	0	m	
		1.1.5 maximum vessel dimension	> New Panamax		Post Panamax		Post Panamax plus		<1000 TEU schepen		Panamax class		Post Panamax		
		1.1.6 Airdraft restriction Bosphorus	0	m	64	m	64	m	64	m	64	m	0	m	
		1.1.7 Distance to Port Said	3529	Nm	1138	Nm	994	Nm	944	Nm	922	Nm	775	Nm	
		Port Said sailing time (14knots)	9 / 17	dagen / uren	3 / 9	dagen / uren	2 / 23	dagen / uren	2 / 19	dagen / uren	2 / 18	dagen / uren	2 / 7	dagen / uren	
1.2	Aanloop	1.2.1 sluisen	aanwezig		o		o		o		o		o		
		1.2.2 pilot services	verplicht	X	X		X		X		X		X		
		1.2.3 Tugs assistance	aanwezig	X	X		X		X		X		X		
		1.2.4 Tidal range	range	hoog	laag		laag		laag		laag		laag		
1.3	Openingstijden	1.3.1 Vrije dagen	aantal	9	-		9	dagen	-		na		9	dagen	
		1.3.2 dagen in de week	gesloten op	niet	niet		Za, Zo		niet		niet		Za, Zo		
1.4	Weersomstandigheden	1.4.1 Klimaat	zee	klimaat	land	klimaat	land	klimaat	land	klimaat	Mid-Zee	klimaat	Mid-Zee	klimaat	
		1.4.2 aantal dagen sneeuw per jaar	gem. in dagen	1-10	dagen	30-90	dagen	30-90	dagen	10-30	dagen	10-30	dagen	sl	dagen

Tabel 3.1 Resultaten thema locatie



Figuur 3.1 5 Zwarte Zee havens

In [bijlage 5](#) (Blz. 47) zijn alle havenkaarten opgenomen van de havens aan de Zwarte Zee.

#### Nautische aspecten

De diepgang is een criterium waar veel verschil te zien is. Rotterdam heeft de diepste haven. Van de Zwarte Zee havens is dat Constantza, Varna heeft de minst diepe haven. In [bijlage 1](#) (blz. 32) is figuur B1.3 opgenomen waarin zichtbaar is welke schepen een haven kunnen aandoen afhankelijk van de diepgang.

Naast de diepgang is er een hoogtebeperking voor schepen die havens aan de Zwarte Zee aandoen. Dit wordt veroorzaakt door twee bruggen in Istanbul. Dit levert een air draught restrictie op voor schepen van ongeveer 58 meter. De haven van Istanbul heeft hier geen hinder van, omdat zij voor de bruggen ligt. Ook op gebied van pilotage, towage en dergelijke zijn er beperkingen in de Bosphorus.

De afstand van Port Said tot de verschillende havens, in nautische mijlen en in vaartijd (bij een snelheid van 14knopen per uur), is ook interessant. Rotterdam ligt ongeveer 4,5 keer verder dan Istanbul.

#### Weersomstandigheden

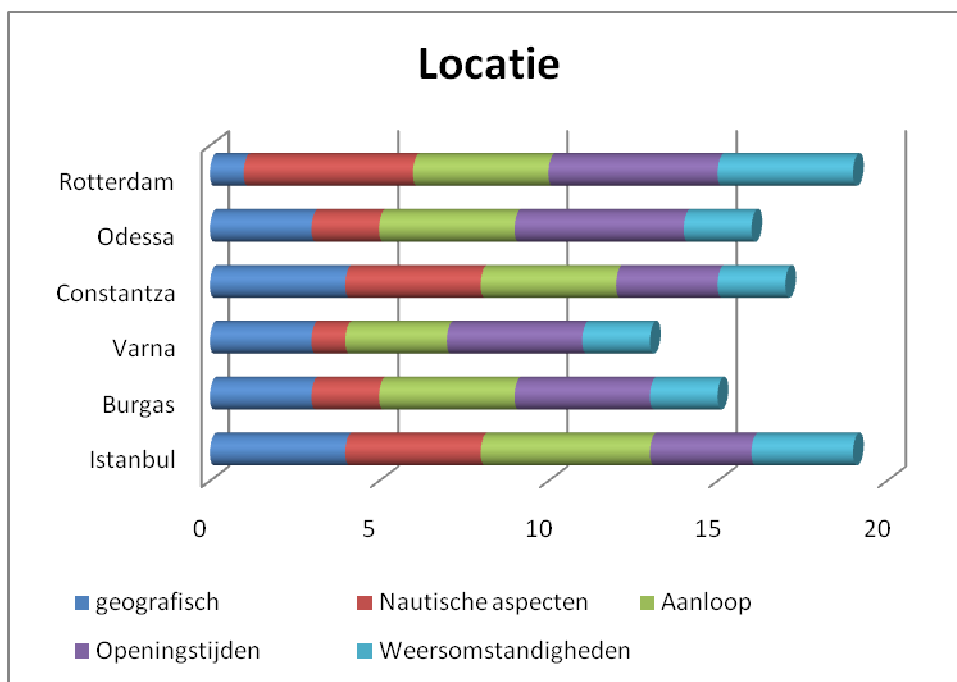
De naam van de Zwarte Zee is gebaseerd op haar zware stormen (Wikipedia). De weersomstandigheden zijn een aspect in de vergelijking met Rotterdam. Uit het interview met Desiree Snippe blijkt dat de haven van Constantza regelmatig moet sluiten in verband met harde wind. Ook het Ministerie van Transport, Informatietechnologie en Communicatie van Bulgarije (2009) zegt in een presentatie dat Varna West de volgende zwakte heeft: "Poor meteorological conditions (fogs and winds)". Hieruit kunnen we concluderen dat ook deze haven geregeld dicht gaat of andersoortig last heeft van het weer, zoals problemen bij het aanmeren

van schepen. Ook in de aanlooproute kunnen schepen last hebben van stormen. De Noordzee is ook stormachtig, maar schepen ondervinden daar waarschijnlijk minder hinder van.

**Trends en ontwikkelingen**

Premier Erdogan (NOS, 2011) heeft aangekondigd een groot kanaal te gaan aanleggen nabij Istanbul. Het kanaal zou de allergrootste zeeschepen ter wereld aankunnen. De komende decennia zullen er waarschijnlijk weinig nieuwe havens aan de Westkust van de Zwarte Zee bijkomen. Turkije heeft aangegeven meer terminals te gaan bouwen, vooral rond Istanbul. Odessa krijgt waarschijnlijk uitbreidingen via Illichevs'k en Yuzhne. De verwachting dat in Roemenie of Bulgarije een andere haven dan de onderzochte havens groot zal worden, is nihil.

**Effect op Rotterdam**



Grafiek 3.1 Ranking locatie

Voordelen Rotterdam	Voordelen ZZ havens
Goede nautische aspecten	Kanaal bij Istanbul
Nadelen Rotterdam	Nadelen ZZ havens
Locatie	Zware stormen Zwarte Zee
	Afsluiting Zwarte Zee

Tabel 3.2 Voor- en nadelen thema Locatie

Qua locatie scoort Istanbul het best. Deze haven ligt dicht bij het Suezkanaal, heeft geen air draught restrictie en heeft weinig last van klimaat- of weerproblemen. Rotterdam doet het wat betreft de geografische ligging erg slecht, omdat ze ver van het Suezkanaal ligt. Constantza vormt met de diepste haven de grootste bedreiging voor Rotterdam. De diepgang is voor Rotterdam een belangrijke concurrentiecriterium.

## 3.2 Suprastructuur

Zee havens			Havens												
			Nederland Rotterdam		Oekraïne Odessa		Roemenie Constantza		Bulgarije Varna		Burgas		Turkije Istanbul		
subthema 1	subthema 2	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	
2.1 haven terrein	2.1.1	Kadelengte	kilometer	89	Km	9	Km	29,83	Km	5,601	Km	4,8	Km	na	Km
	2.1.2	Aantal berths	aantal	na	n	54	n	156	n	32	n	28	n	39	n
	2.1.3	haven terrein totaal	hectare	10570	Ha	na	Ha	3926	Ha	na	Ha	na	Ha	na	Ha
	2.1.4	haven terrein land	hectare	6855	Ha	na	Ha	1313	Ha	31,85	Ha	95,4	Ha	na	Ha
	2.1.5	haven terrein water	hectare	3715	Ha	na	Ha	2613	Ha	na	Ha	na	Ha	na	Ha
2.2 Container terminals	2.2.1	aantal	aantal	9	n	2	n	4	n	2	n	1	n	4	n
	2.2.2	aantal kranen	aantal	110	n	16	n	12	n	5	n	2	n	22	n
	2.2.3	operators		Uniport, ECT, APMT		HPC Ukraine, Brooklyn-Kiev port Ltd.		SOCEP, Constantza South Container Terminal, UMEK, APMT		Staat		Staat		Kumport Liman Isletmesi San. Tic. A.S., Mardas (marmara Deniz Isletmeliği A.S.), Ambarli Shipowners Port (Armatörler Liman Isletmeliği Tic. Ve San. A.S.), Staat (General Directorate of Turkish State Railways. TCDD)	
	2.2.4	Inter- / nationaal	internationale	2	spelers	1	spelers	2	spelers	0	spelers	0	spelers	0	spelers
			nationale	1	spelers	1	spelers	2	spelers	1	spelers	1	spelers	4	spelers
	2.2.5	capaciteit / opslag	in TEU	na	TEU	13500	TEU	na	TEU	3600	TEU	3990	TEU	5709	TEU
		capaciteit / opslag	in ha	657,9	Ha	57,375	Ha	na	Ha	11,5	Ha	6	Ha	52,5	Ha
	2.2.6	Kadelengte cont. Term.	km	14,3	km	2,35	km	na	km	0,838	km	0,4	km	2,8	km
	2.2.7	Aantal berths cont. Term.	aantal	na	n	5	n	8	n	5	n	2	n	16	n
	2.2.8	reeferplugins	per TEU	10990	TEU	908	TEU	na	TEU	278	TEU	60	TEU	144	TEU
2.3 Uitbreiding	2.3.1	Plannen	Schaal	Groot		Groot		Midden		Klein		Klein		Midden	
	2.3.2	Realistisch	Schaal 1-5	5		2		4		2		1		3	

Tabel 3.3 Resultaten thema Suprastructuur

Rotterdam is een stuk groter dan de havens in de Zwarte Zee. Van de Zwarte Zee havens is Constantza op het gebied van haven terrein de grootste. Zij heeft ook meer kadelengte dan andere havens.

### Containerterminal

De containerterminals aan de Zwarte Zee zijn in veel opzichten verschillend van elkaar: de eigenaars, de professionaliteit, de diepgang, de multi-modaliteit, het aantal kranen, enzovoorts. Dit zijn allemaal criteria waarbij de havens van elkaar verschillen. Odessa is een haven met één internationale speler uit Hamburg, HPC. Dit moederbedrijf heeft ook een adviesbureau wat zich richt op maritieme thema's. In Odessa is de overheid nog steeds machtig. De ingezette privatiseringsslag verloopt moeizaam (HATTORI, 2010). Constantza heeft voorlopig als enige grote internationale spelers aan zich weten te binden. DP World heeft er een terminal en APM T is van plan er een terminal te ontwikkelen. Ook in deze haven is de staat aan een privatiseringsslag begonnen. In Varna en Burgas is de staat nog eigenaar en meestal ook operator. Hier zijn de privatiseringen noodzakelijk in verband met financiële moeilijkheden en zijn economisch niet de meest strategische oplossing. Een voorbeeld is de affaire rond de nieuwe bulkterminal 2a in Burgas die al jaren ongebruikt is. In [bijlage 9](#) (Blz. 55) wordt dit nader uitgelegd. Hierdoor gaat de bouw van een containerterminal in Burgas waarschijnlijk niet door. In Istanbul is de staat operator van de terminals. Vooral het railstaatsbedrijf heeft veel terminals.

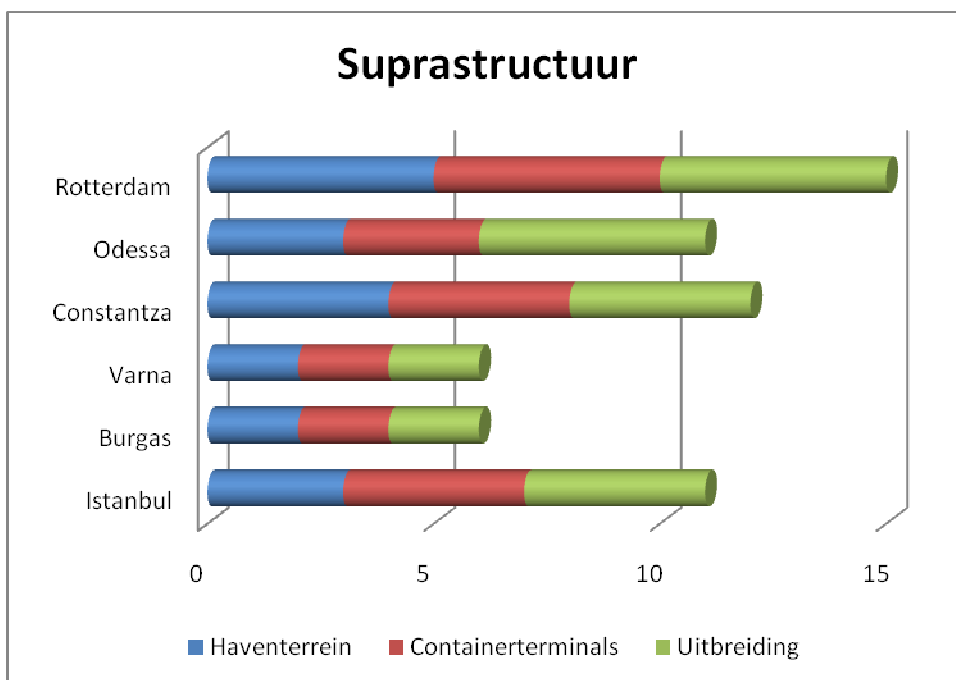
### Uitbreidingsmogelijkheden

Er is een aantal havens dat uitbreidingsmogelijkheden en -plannen heeft. In [bijlage 6](#) (Blz. 50) zijn de diverse havenplannen te zien. Op 40km afstand van Odessa ligt de haven van Yuzhne. Dit is een kleine haven, waarvoor grote plannen zijn gemaakt. Deze plannen zijn nog niet gestart. Door de crisis en de overcapaciteit in Odessa is het de vraag of dit binnenkort gaat gebeuren. Als de plannen doorgaan wordt er een gebied van 24,51 ha ontwikkeld tot distripark. Hiernaast wordt de haven zelf flink uitgebreid. Deze zal, als de plannen doorgaan, groeien van ongeveer 15 berths naar 34 berths. Er zal een grote containerterminal gebouwd worden. Op dit moment is er nog geen containeroverslag. Ook de containerhaven Illichevs'k wil uitbreiden. In het artikel van HATTORI (2010) staat dat de gecombineerde capaciteit van de drie havens van Odessa sterk gaat groeien. In figuur B1.2 in [bijlage 1](#) (Blz. 32) wordt dit uitgebeeld. De uitbreidingsplannen van Odessa zijn groots, maar volgens Hattori niet heel realistisch, gezien de lage verwachte vraag.

De haven van Constantza heeft ook uitbreidingsplannen. Zij willen hun sterke groei van capaciteit in containeropslag en – overslag voortzetten. Zij willen twee extra pieren bouwen voor containeroverslag. De plannen van Constantza zijn relatief groot, gezien hun huidige capaciteit. De voltooiing van het project is, op basis van hun goede behaalde resultaten in het verleden, realistisch. Alleen wanneer dit gebeurd, is door de crisis onzeker. Tevens is er nog een halve pier vrij om uit te breiden. Hiervan is

de kade al gereed. Dit is een vrij ‘makkelijke’ mogelijkheid om de capaciteit met ongeveer 1mln TEU per jaar uit te breiden. De ontwikkelingen in Turkije zijn heel groots. Het huidige overslagvolume in Turkije ligt rond de 5.5 mln. TEU. United Kingdom Trade Investment (2010) (vervolg UKTI) denkt dat dit gaat verhogen tot 20 mln. TEU in 2020. Deze groei zal vooral plaatsvinden rond Istanbul. DP World heeft volgens planning in 2012 een container terminal van 1.2 miljoen TEU operationeel in Yamica in de baai van Izmit nabij Istanbul. In het document van UKTI wordt aangegeven dat op verschillende locaties ontwikkelingen plaats zullen vinden. Deze ontwikkelingen zijn in de vorm van nieuwe terminals of uitbreidingen van huidige terminals. De overheid wil de economische groei voortzetten en heeft daar havens voor nodig. De overheid heeft veel daadkracht, zoals is te zien bij de bouw van enorme stuwdammen in Turkije.

**Effect op Rotterdam**



Figuur 3.2 Ranking thema Suprastructuur

Voordelen Rotterdam	Voordelen ZZ havens
Groot haventerrein en grote terminals	Grote ontwikkelingen in ZZ havens
Professionele bedrijven	Terminal operator wil geld verdienen aan terminal in ZZ haven, dus binding
Maasvlakte II	
Nadelen Rotterdam	Nadelen ZZ havens
Autonome groei mogelijkheid beperkt	Ontwikkelingsprojecten soms onzeker
Huidige terminals in Rotterdam oud	

Tabel 3.4 SWOT thema Suprastructuur

Constantza is in de Zwarte Zee het grootst, gevolgd door Istanbul en Odessa en tot slot Varna en Burgas die veel kleiner zijn. In vergelijking met Rotterdam is zelfs Constantza klein te noemen. Op dit vlak vormt geen van de havens een directe bedreiging voor Rotterdam. De havens aan de Zwarte Zee maken een inhaalslag ten opzichte van het efficiëntere Rotterdam. De Constantza South Container Terminal is al net zo snel in containerhandling dan Rotterdamse terminals.

### 3.3 Infrastructuur

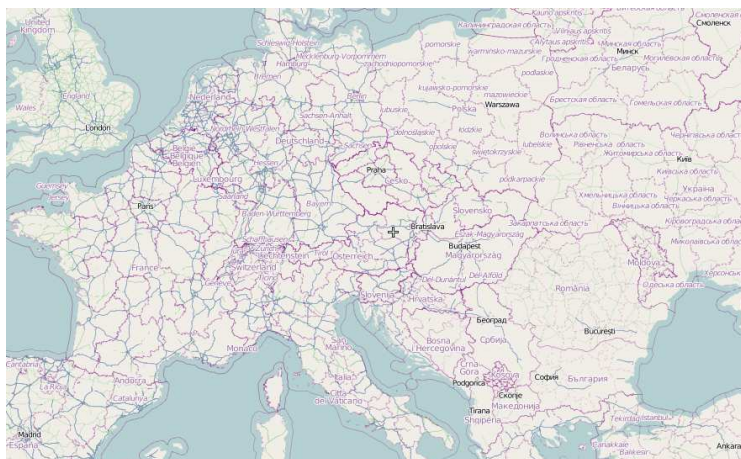
De infrastructuur, die de havens in verbinding stelt met hun achterland, wordt in deze paragraaf opgesplitst in drie modaliteiten. Weg, spoor en binnenvaart zijn de drie belangrijkste ontsluitingswegen voor de havens. De verwachting is dat weinig containers via pijpleidingen naar het achterland worden verspreid.

Zee havens			Havens											
			Nederland		Oekraïne		Roemenie		Bulgarije		Turkije			
subthema 1	subthema 2	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid
3.1 Connectie achterland	3,1,1 connectie via weg (snelweg)	beschikbaar	X		X		-		X		X		X	
	3,1,2 connectie via rail	beschikbaar	X		X		X		X		X		X	
	3,1,3 connectie via binnenvaart	beschikbaar	X		-		X		-		-		-	
	3,1,4 Aansluiting Pan-European corri no.		-		9		4 & 7		8		8		4	
3.2 weg	3,2,1 aantal snelwegen vanuit haven	aantal	6	A-15,4,20,13,16,29	1	E95	0		2	A2, A5	1	A4	2	E80
	3,2,2 aantal km tot snelweg	kilometers	0	km	0	km	60	km	0	km	0	km	0	km
	3,2,3 Snelweg gaat naar	stad / alles	Europees Netwerk		Kiev		Boekarest		70 km landinwaarts		50 km landinwaarts		Ankara	
	3,2,4 aantal banen	aantal	4 - 8	banen	6	banen	2-4 (N-weg)	banen	4	banen	4	banen	4-6	banen
3.3 Rail	3,3,1 Railnetwerk - binnenland	Ja / Nee	Ja		Ja		Ja		Ja		Nee		Nee	
	3,3,2 Railnetwerk - buitenland	Ja / Nee	Ja		Ja		Ja		Nee		Nee		Nee	
	3,3,3 railnetwerk land - elektrisch	Schaal	Goed		Goed		Matig		Matig		Slecht		Slecht	
	3,3,4 railnetwerk land - double track	Schaal	Goed		Goed		Matig		Matig		Slecht		Slecht	
3.4 binnenvaart	3,4,1 aantal rivieren / kanalen		2	Rijn, maas	-		1	Donau	-		-		-	
	3,4,2 kwaliteit		Vlc	CEMT	-		Vlc	CEMT	-		-		-	

Tabel 3.5 Resultaten thema Infrastructuur

### Weg

In West-Europa, vooral in de Benelux en West-Duitsland, ligt een goed snelwegennetwerk. In Oost-Europa kun je niet van een netwerk spreken. Er zijn enkele snelwegen van de havens naar de hoofdstad. In Centraal-Europa zijn de grote steden redelijk met elkaar verbonden.



Figuur 3.2 Wegennet Europa (Wikimapia.org, 2011)

### Spoor

Het spoor is waarschijnlijk de belangrijkste modaliteit in dit onderzoek. Dit heeft twee redenen. Wegtransport reikt niet zo ver als spoorvervoer (CBL / LOG, 2010) en in de binnenvaart is er geen overlap in het achterlandgebied. In het spoorvervoer hebben Rotterdam en Constantza een stuk hetzelfde achterland. Als er dus concurrentie is tussen deze twee havens, is dat op deze modaliteit. De tweede reden is dat de ontwikkelingen in de infrastructuur van het spoor groot zijn. Ontwikkelen van rivieren of kanalen verlopen heel moeizaam en traag.

In tabel B1.1 in [bijlage 1](#) (Blz. 33) wordt het aantal kilometers goederenspoor per land gegeven. In de figuren B1.4 t/m B1.8 in [bijlage 1](#) (Blz. 34) worden de railverbindingen van de landen rond de Zwarte Zee weergegeven. Alle havenplaatsen zijn verbonden. De kwaliteit van het spoor is echter niet overal gelijk. Op de kaarten in de bijlage is aangegeven of spoorverbindingen bovenleiding hebben en of zij enkel of dubbel spoor hebben. Sporen in Oekraïne sluiten niet altijd aan op het railnetwerk van buurlanden. In de voormalige Sovjet-Unie wordt veel gebruik gemaakt van breedspoor, dat is breder spoor dan normaalspoor.





Figuur 3.3 Railnetwerk Europa

**Binnenvaart**

Bij het subthema binnenvaart gaat het alleen om Constantza in vergelijking met Rotterdam. Deze twee havens staan in verbinding door de Rijn-Donau corridor. Constantza wordt met de Donau verbonden door het Donau-Zwarte Zee kanaal. Hierin zijn twee sluisen gevestigd die gepasseerd moeten worden. Deze hebben de volgende afmetingen (van de kleinste sluis): lengte 310m, breedte 25m, diepte 7,5m. Deze genoemde afmetingen vormen geen directe beperkingen voor de binnenvaart, het is een ruime sluis. Pushbarges, die veel gebruikt worden op de Donau, passen hier goed doorheen. Aangezien er veel gebruik wordt gemaakt van grote konvoien, voornamelijk bulk, vormt de sluis slechts een vertragende factor.

De vergelijking van de rivieren is gebaseerd op de CEMT (conférence of Européenne des Ministres de Transport) -klasse en de UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) klasse. De CEMT-klasse is gebaseerd op scheepsgroottes. Als een stuk rivier bijvoorbeeld klasse I heeft, kunnen alleen schepen die maximaal zo groot zijn als een Spits hier varen. De UNECE is een toevoeging daarop. In [bijlage 1](#) (Blz. 35) is tabel B1.2 opgenomen, die daar een beeld van geeft. In figuur 3.4 is de kaart van Europa te zien, met de vaarwegen. Hierbij zijn de klasse aangegeven door verschillende kleuren. Een lichtere kleur staat voor een mindere bevaarbaarheid. Er ligt een barrière tussen Mainz en Wenen. Hiertussen is een mindere vaarklasse van toepassing, er zijn 52 sluisen en de rivier is 1/3 van het jaar onbevaarbaar door ondiep water. Constantza heeft een veel langere bevaarbare rivier naar haar achterland dan Rotterdam.

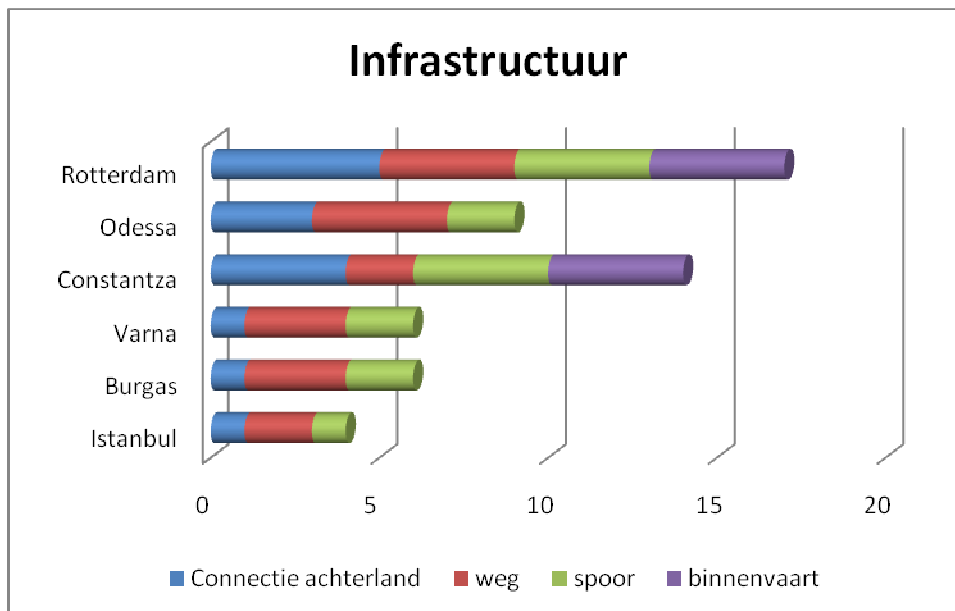


Figuur 3.4 Rivieren met CEMT code Europa (Informatie binnenvaart, 2005)

### Trends en ontwikkelingen

De infrastructuur in Europa is erg in ontwikkeling. Er zijn drie grootschalige projecten. Er is het Trans-European Transport Network. Dit wordt geleid door de Europese Unie. Tevens zijn er de Pan European corridors. Dit zijn tien corridors in Oost- en Centraal Europa die ontwikkeld worden door samenwerking tussen de betreffende landen. Vanuit de havens wordt het achterland hierdoor steeds beter bereikbaar. De ontwikkelingen vinden plaats op alle drie de modaliteiten. Naast deze projecten is er nog de Black Sea Ring. Dit is een snelweg rond de Zwarte Zee. In [bijlage 1](#) (Blz. 36) zijn figuren B1.7 t/m B1.9 opgenomen die de projecten weergeven op de kaart van Europa. Verder wordt in Roemenie voorlopig flink bezuinigd op de spoorwegen, zo blijkt uit een krantenbericht, en wordt er ingezet op snelwegen (Nieuwsblad Transport, 2011). In de interviews met Eduard Backer en Arwin Stehouwer komt naar voren dat Rotterdam één groot voordeel kent, namelijk de combinatie van een diepe haven en trimodale achterlandverbindingen. Dit voordeel heeft Constantza ook. Een goede diepgang is aanwezig, echter de Bosporus zorgt voor airdraught restrictie. Wanneer deze wordt verholpen, door het Istanbulkanaal, heeft zij in de Zwarte Zee ook dat ene grote voordeel.

### Effect op Rotterdam



Grafiek 3.3 Ranking thema Infrastructuur

Voordelen Rotterdam	Voordelen ZZ havens
Trimodale goederenverbinding	TEN-T, meer kansen voor ZZ havens Constantza concurrent met trimodale verbinding naar achterlandgebied waar HLH-range havens alleen met spoor komen
Nadelen Rotterdam	Nadelen ZZ havens
Beperkt toegang Main-Donau kanaal Korter achterland dan Constantza per binnenvaart	TEN-T projecten, groter achterland

Tabel 3.6 SWOT thema Infrastructuur

In dit hoofdstuk komt naar voren dat alleen op het gebied van spoor er duidelijke concurrentie is met Rotterdam. Dit is dan vooral Constantza, aangezien deze haven directe spoorverbindingen heeft naar het achterland van Rotterdam. De kwaliteit van deze verbindingen zijn echter matig. Bij de grensovergang tussen Roemenie en Hongarije, bij Arad, is geen dubbelspoor nog bovenleiding. Het verbeteren van dit stuk hoort bij de TEN-T projecten. Zo worden steden als Boedapest, Bratislava en Wenen plots goed bereikbaar per spoor. Tevens heeft Constantza hier het voordeel dat zij al deze grote steden in Centraal-Europa op trimodale manier kan bereiken. Hierin heeft Constantza praktisch een monopoliepositie.

### 3.4 Transport & overslag

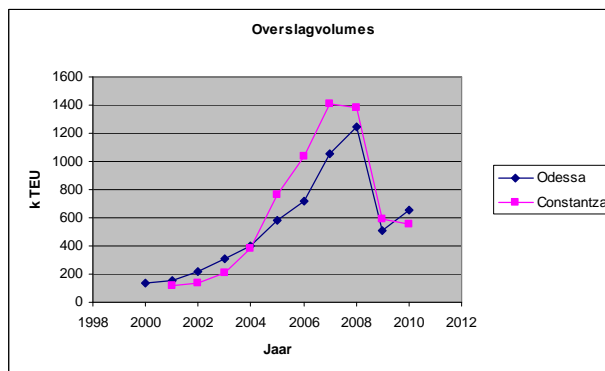
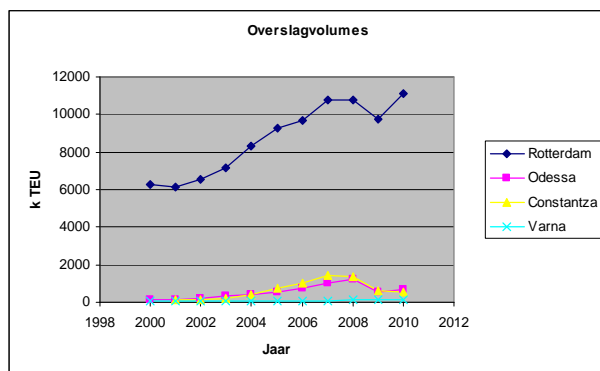
In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de goederen, vooral containers, die worden overgeslagen in de Zwarte Zee havens. Belangrijke thema's zijn overslagvolume en modal shift.

Zee havens		Havens												
		Nederland		Oekraïne		Roemenie		Bulgarije		Turkije				
		Rotterdam		Odessa		Constantza		Varna		Istanbul				
subthema 1	subthema 2	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n			
4.1 overslagvolumes	4.1,1 Overslag haven totaal		2007	409,1	mln. Ton	68,9	mln. Ton	57,8	mln. Ton	7,6	mln. Ton	5,18	mln. Ton	
			2008	421,1	mln. Ton	75,2	mln. Ton	61,8	mln. Ton	7,7	mln. Ton	4,6	mln. Ton	
			2009	387	mln. Ton	62,1	mln. Ton	42	mln. Ton	6,7	mln. Ton	3,6	mln. Ton	
			2010	429,9	mln. Ton	-	mln. Ton	47,6	mln. Ton	8	mln. Ton	-	mln. Ton	
		4.1,2 Overslag containers in TEU		2007	10790,8	*1000 TEU	1057	*1000 TEU	1411,4	*1000 TEU	99,713	*1000 TEU	-	*1000 TEU
			2008	10783,8	*1000 TEU	1243	*1000 TEU	1380,9	*1000 TEU	155,326	*1000 TEU	-	*1000 TEU	
			2009	9743,3	*1000 TEU	513	*1000 TEU	594,3	*1000 TEU	112,6	*1000 TEU	23,9	*1000 TEU	
			2010	11145,8	*1000 TEU	-	*1000 TEU	556,7	*1000 TEU	118,702	*1000 TEU	-	*1000 TEU	
		4.1,3 Overslag containers in tonnen		2007	104,6	mln. Ton	9,1	mln. Ton	12,6	mln. Ton	-	mln. Ton	-	mln. Ton
			2008	107	mln. Ton	5	mln. Ton	13	mln. Ton	-	mln. Ton	0,538	mln. Ton	
		2010	112,3	mln. Ton	-	mln. Ton	5,9	mln. Ton	-	mln. Ton	-	mln. Ton		
	4.1,4 % containers van totaal	in Tonnen 2007	25,6	%	13,2	%	21,9	%	15,1	%	12	%	%	
		in Tonnen 2010	26,1	%	-	%	12,4	%	-	%	-	%	%	
4.2 Verhoudingen - totaal	4.2.1 Transshipment	% totaal	34,4	%	33,2	%	20,3	%	-	%	-	%	%	
	4.2.2 Direct call	% totaal	65,6	%	64,2	%	-	%	-	%	-	%	%	
	4.2.3 import	% totaal	71	%	8,2	%	38,3	%	-	%	-	%	%	
	4.2.4 export	% totaal	29	%	56	%	23,3	%	-	%	-	%	%	
	4.2.5 grootste aandeel product	in Tonnen 2007	natte bulk	ca. 49%	natte bulk	ca. 40%	Droge bulk	ca. 50%	grain, chemicals, genear	-	-	-	-	
4.3 verhouding - containers	4.3.1 Transshipment	% totaal	-	%	6,2	%	63,1	%	-	%	-	%	%	
	4.3.2 Direct call	% totaal	-	%	93,8	%	-	%	-	%	-	%	%	
	4.3.3 import	% totaal	50,8	%	69,3	%	23,7	%	-	%	-	%	%	
	4.3.4 export	% totaal	49,2	%	24,5	%	12,7	%	-	%	-	%	%	
4.4 Modal shift - haven	4.4.1 Overslagpercentage weg	percentage	57	%	-	%	69,6	%	-	%	-	%	92	
	4.4.2 Overslagpercentage trein	percentage	10	%	-	%	27,8	%	-	%	-	%	-	
	4.4.3 Overslagpercentage water	percentage	33	%	-	%	2,6	%	-	%	-	%	-	
4.5 Modal split - land	4.5.1 % weg - tonkilometer	percentage	60,9	%	-	%	68,7	%	67,8	%	67,8	%	%	
	4.5.2 % spoor - tonkilometer	percentage	3,9	%	-	%	19	%	26,6	%	26,6	%	%	
	4.5.3 % water - tonkilometer	percentage	31	%	-	%	9,8	%	3,9	%	3,9	%	%	
	4.5.4 % pijplijn - tonkilometer	percentage	4,3	%	-	%	2,4	%	1,8	%	1,8	%	%	
4.6 marktaandeel - havens	4.6.1 NEA - zie tekst													
4.7 Kenmerken overslagstr	4.7.1 Maritieme stromen - zie tekst	schepen												

Tabel 3.7 Resultaten thema Transport & Overslag

#### Overslagvolumes

De overslagvolumes geven een goed beeld van de huidige activiteiten van een haven. In vorige hoofdstukken bleek dat Rotterdam vele malen groter is dan de havens aan de Zwarte Zee. Qua overslagvolumes is dit verschil nog extremer. De totale kadeflengte is drie keer zo lang in Rotterdam dan in Constantza. Het totale overslagvolume echter is in Rotterdam 7 (2007) tot 9 (2010) keer groter dan in Constantza. Het verschil (2007 / 2010) komt doordat Constantza door de crisis een flinke klap heeft gehad en daar nog niet van teruggekomen is, in tegenstelling tot Rotterdam. Dit verschil tussen grootte in oppervlakte en overslagvolume komt waarschijnlijk door het verschil in efficiëntie en effectiviteit. Dit geeft ook aan dat de havens aan de Zwarte Zee nog flink autonoom kunnen groeien. In de containersector is dit autonome verschil kleiner. Daar lijkt het alsof Constantza al redelijk efficiënt werkt en ruimte gebruikt.



Links: Grafiek 3.4 Overslagvolumes van Rotterdam, Odessa, Constantza en Varna.

Rechts: Grafiek 3.5 Overslagvolume van containers in Constantza en Odessa

Het overslagrecord in de vijf havens is van Constantza met 1.411 k TEU in 2007. Ondanks de harde klap die Constantza heeft gehad, lijkt het erop dat zij weer kunnen groeien. De resultaten uit voorgaande jaren wijzen erop dat zij een behoorlijke potentie heeft. In Turkije stuurt de staat losse terminals aan via verschillende staatsbedrijven, bijvoorbeeld het nationale spoorbedrijf. Turkse havens zijn bedoeld om Turkije te bevoorraden. 85% van de Turkse goederen komt of gaat over zee. Er is geen havenautoriteit die gegevens bijhoudt. De Bulgaarse havens zijn erg klein in het overslagvolume van containers. Rotterdam is in vergelijking met de Zwarte Zee havens erg groot. Op dit gebied hoeft Rotterdam zich (voorlopig) geen zorgen te maken.



## Verhoudingen

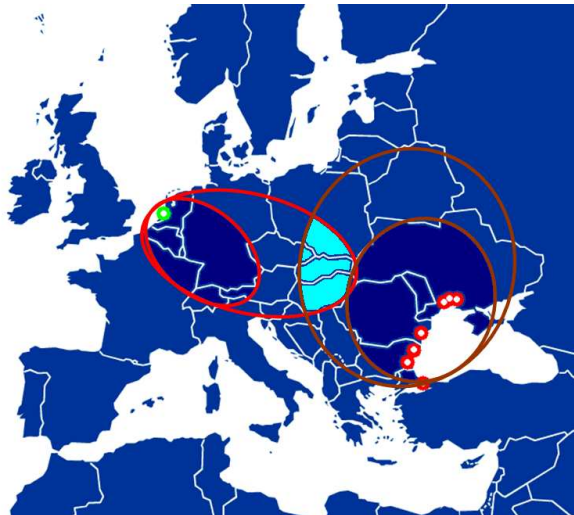
De belangrijkste goederen die in de Zwarte Zee havens worden overgeslagen zijn bulkgoederen. Containers maken meestal nog maar een klein deel (10-25%) uit van het geheel. De grote productgroepen zijn olie, kolen, staal en grain. De trend dat containers een groter aandeel krijgen, is in bijna alle havens zichtbaar, vooral in Constantza. Een opvallend verschil is te zien tussen Odessa en Constantza op het gebied van transshipment en direct calls. In containeroverslag is Constantza een transshipment haven en Odessa niet (zie tabel). Dit komt doordat Constantza een goede strategische ligging heeft in de Zwarte Zee. In Rotterdam zijn de cijfers meer in evenwicht. Het verschil tussen Odessa en Constantza is veelzeggend. Oekraïne importeert en exporteert over het algemeen meer containers dan Roemenie.

## Modal shift

Het eerste opvallende gegeven is dat in het trimodale Constantza de binnenvaart praktisch geen rol speelt in containervervoer. Verder zien we in Roemenie en Bulgarije ongeveer een verhouding tussen weg en spoor van 70% om 25% a 30%. Turkse havens richten zich vooral op lading van of voor Turkije. Dit interne transport wordt gedomineerd door wegvervoer (92%). De andere 8% is short sea. Rail is praktisch geen optie. Van Istanbul naar de grens met de EU echter is een klein stuk. Hier is de railverbinding vooralsnog erg slecht (zie hoofdstuk infrastructuur). Dit stuk hoort wel bij één van de TEN-T routes en wordt dus mogelijk in de toekomst beter bruikbaar.

## Marktaandeel

Zoals aangegeven worden in de Zwarte Zee havens relatief weinig goederen overgeslagen. Maar een deel wordt doorgevoerd naar het achterland. Het grootste gedeelte daarvan gaat naar het captive achterland, vaak het eigen land. De vraag is of er wel een contestable achterland is? Zoals te zien in de figuur is er een overlap bij een stuk van Zuid-Polen, Slowakije en Hongarije. Deze gebieden behoren tot Centraal- Europa. In dit gebied hebben Rotterdam en de havens aan de westkust van de Zwarte Zee minder dan 10% marktaandeel. Aangezien het al om een redelijk kleine markt gaat, is er nauwelijks concurrentie. Toch is het relevant om dit gebied te onderzoeken om, zoals de doelstelling van dit onderzoek eist, inzicht te geven. Aangezien heel Slowakije en Hongarije tot het mogelijke concurrentiegebied behoren worden zij hier kort behandeld. Kaarten met de precieze marktaandelen zijn te vinden in figuren B1.10 en B1.11 in [bijlage 1](#) (Blz. 37).



Figuur 3.6 Achterlandgebieden Rotterdam en Zwarte Zee havens

## Slowakije

In [bijlage 7](#) (Blz. 52) zijn figuren opgenomen die wat zeggen over het goederenvervoer in Slowakije. De belangrijkste cijfers zijn de volgende. Er wordt jaarlijks tussen de 200 en 250 miljoen ton aan goederen vervoerd. Hiervan is ongeveer 75% vervoerd over de weg en 20% over het spoor. De overige 5% is vooral pijplijn, de binnenvaartsector is heel klein. Vanuit Rotterdam is er één raildienst naar Slowakije, Sladkovicovo. Vanuit de Zwarte Zee havens zijn er geen raildiensten.

## Hongarije

In [bijlage 7](#) (Blz. 53) is een figuur opgenomen over de modal shift in Hongarije. Het totale vervoer in Hongarije was in 2005 183 miljoen ton. De verdeling is tegenwoordig als volgt. Wegvervoer eist 75% van het vervoer op en het spoor 20%. De overige 5% is binnenvaart. In de bijlage is te zien dat het aandeel van wegvervoer alleen maar toeneemt en dat van spoor en binnenvaart afneemt. Er zijn twee raildiensten vanuit Rotterdam naar Hongarije. Vanuit de Zwarte Zee havens zijn er geen bekende raildiensten.

Voor het Havenbedrijf heeft NEA een potentieraming gedaan betreffende de goederenstromen in Europa. Deze gegevens zijn op een wiskundig model gebaseerd en zijn geen reële aantallen. In [bijlage 1](#) zijn figuren B1.12 t/m B1.14 (Blz. 37) opgenomen. Per modaliteit is de dikte van goederenstromen weergegeven.

### Maritieme stromen

Niet alleen de achterlandverbindingen, zoals in de vorige paragrafen naar voren is gekomen, zijn belangrijk, maar ook de maritieme stromen (stromen naar/van havens over zee). Er is in het rapport al naar voren gekomen dat Constantza een belangrijke transshipment haven is en Odessa een direct call port. Kijkend naar de diensten van rederijen zijn nog meer opvallende dingen te zien. De twee Bulgaarse havens worden vooral gefeederd vanuit andere havens als Constantza. In [bijlage 8](#) (Blz. 54) zijn figuren opgenomen die een beeld geven van hoe containerstromen lopen. Een voorbeeld wordt hier weergegeven.

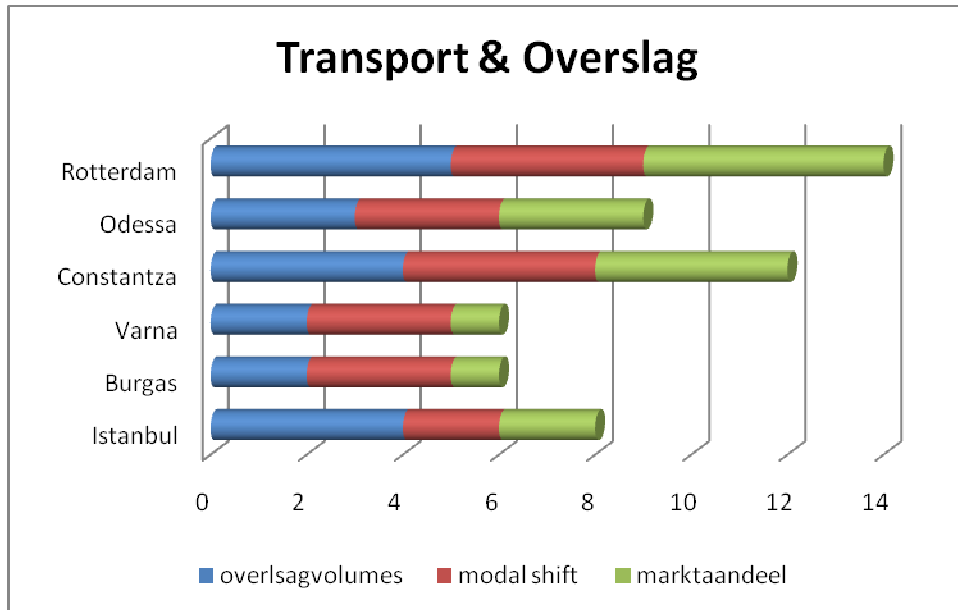


Figuur 3.7 Azie-Europa dienst Mearsk Sea Line

### Trends & Ontwikkelingen

De ontwikkelingen in de overslagcijfers zijn tot op heden gemakkelijk vast te stellen. Tot de crisis steeg het overslagvolume van havens aan de Zwarte Zee, vooral Odessa en Constantza, exponentieel. In de crisis zelf zijn de cijfers gekelderd. De volatiliteit van de overslagcijfers in deze havens is groot. Ook hebben zij niet de kracht, zoals Rotterdam, om snel te herstellen. Rotterdam is inmiddels weer boven haar oude niveau uitgestegen, terwijl Constantza alleen nog maar verder zakt. Dit heeft wellicht ook te maken met het volume van de goederenstromen. Een krimp van 1 miljoen TEU is voor een haven die per jaar 10 miljoen TEU overslaat minder erg dan voor een haven die 1,4 miljoen TEU overslaat. De overcapaciteit waar deze havens nog steeds mee te maken hebben, kan ernstige gevolgen hebben voor de bedrijven. De president-directeur van de Rotterdamse terminaloperator ECT zegt dat er door de maasvlakte 2 overcapaciteit dreigt. De gevolgen hiervan zijn 'funest'. (Keunig, 2009) De gevolgen van de overcapaciteit in de havens aan de Zwarte Zee zijn nog weinig bekend. Ook wanneer de Oekraïense havens geen extra lading aan kunnen trekken, zij het niet volhouden (HATTORI, 2010). De overcapaciteit is daar inmiddels te groot voor en kan dus fataal zijn.

## Effect op Rotterdam



Grafiek 3.6 Ranking thema Transport & Overslag

Voordelen Rotterdam:	Voordelen ZZ havens:
Veel volume in Rotterdam	Overslagcijfers stijgen hard
Modal shift is goed	Interessant achterland voor ZZ havens is concurrentiegebied
Grote achterland penetratie	Potentie Constantza enorm
Redelijke balans import-export	
Nadelen Rotterdam:	Nadelen ZZ havens:
Laag marktaandeel Slowakije en Hongarije	Fragiele overslagcijfers in ZZ havens
	Er wordt geen gebruik gemaakt van trimodale mogelijkheden

Tabel 3.8 SWOT thema Transport & Overslag

In deze paragraaf is duidelijk naar voren gekomen dat de overslagcijfers in de Zwarte Zee vele malen lager liggen dan die in Rotterdam. De overslagcijfers in containers nemen, met uitzondering van de crisisperiode, hard toe. Constantza heeft zich hierin opgeworpen tot belangrijke speler. Zij heeft in de Zwarte Zee een belangrijke hub functie. De containerlading naar haar achterland is nog erg klein. Haar potentiële achterland overlapt dat van Rotterdam in Slowakije en Hongarije. Constantza heeft hier trimodale mogelijkheden, maar benut deze vooralsnog nauwelijks. Op dit moment is er nauwelijks concurrentie, maar deze gaat ongetwijfeld komen. En dan heeft Rotterdam geografisch een flink nadeel. Een vereiste voor Constantza is, zoals al aangegeven, het Istanbulkanaal. Zonder dit kanaal kan Constantza geen grote containerschepen ontvangen.

### 3.5 Context

Dit hoofdstuk bevat alle overige criteria die relevant zijn om een haven te beoordelen. Dit zijn criteria die niet direct iets zeggen over de kwaliteit van de haven, maar ingaan op de omgeving.

Zee havens			Havens											
subthema 1	subthema 2	Eenheid	Nederland Rotterdam		Oekraïne Odessa		Roemenie Constantza		Bulgarije Varna		Bulgarije Burgas		Turkije Istanbul	
			n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid	n	Eenheid
5,1 Politiek	5,1,1	bestuurstructuur	haven	Landlord	Staat met enkele particulier	landlord	staat	staat	staat en soms particulier					
	5,1,2	corruptie land		8,9 CPI	1,5 CPI	2,9 CPI	3,5 CPI	3,5 CPI	3,8 CPI					
			2000	8,8 CPI	2,6 CPI	3 CPI	4 CPI	4 CPI	3,5 CPI					
5,2 Economie	5,2,1	Economische toestand	sohaal	Goed	Zeer slecht	Slecht	Slecht	Slecht	Slecht					
		zie tekst												
5,3 Juridisch	5,3,1	duurzaamheid	zie tekst											
5,4 Sociaal-Maatschappeli	5,4,1	inwoneraantal havenstad	inwoners	607 x 1.000	1100 x 1.000	330 x 1.000	350 x 1.000	275 x 1.000	13k - 19k x 1.000					
	5,4,2	inwoneraantal land	inwoners	16,4 x 1.000.000	46,2 x 1.000.000	21,4 x 1.000.000	7,6 x 1.000.000	7,6 x 1.000.000	71,9 x 1.000.000					
5,5 achterland	5,5,1	zie tekst	kaarten NEA											

Tabel 3.9 Resultaten thema Context

#### Politiek

De invloed van de overheid in havens aan de Zwarte Zee is groot. Een algemene trend in deze havens is dat steeds meer overheden aangeven te gaan privatiseren. Staatsrederijen staan letterlijk te koop op internet. Het is echter de vraag of die privatisering echt plaats vindt. In Oekraïne staan staatsbedrijven te koop, maar zijn de voorwaarden ernstig in het voordeel van de overheid. De Bosporus ligt op een strategische locatie. Het is de enige manier om de Zwarte Zee in en uit te varen met zeeschepen. Dit betekent dat het scheepvaartverkeer afhankelijk is van de situatie in Turkije / Istanbul. Mocht om verschillende denkbare redenen (polution, collision, politieke instabiliteit, staking ambtenaren, etc.) de Bosporus worden afgesloten, zijn de Zwarte Zee havens niet meer bereikbaar. Premier Erdogan wil, zoals al aangegeven, een kanaal bouwen waar al het scheepvaart verkeer doorheen moet om in de Zwarte Zee te komen (schatting realisatie 2023). Voor dit kanaal zal tol geheven gaan worden. Er kunnen grotere schepen de Zwarte Zee op, maar tevens wordt het duurder om dat te doen.

#### Economisch

De heer Dirk Serbruyns van de ING schetst de verwachting in een presentatie (2009) dat Roemenie door de financiële crisis een moeilijke periode heeft gehad en nog zal krijgen. Hun economische inhaalslag zal zich op termijn echter voortzetten. De financiële situatie is nu niet sterk en daarom zijn buitenlandse investeerders welkom. De Europese Unie investeert veel in de economie (zie infrastructuur). In de presentatie wordt de verwachting geuit dat Roemenië in 2015 de Euro kan invoeren. Of dit, nu de financiële problemen rond Griekenland en andere landen stand houden, nog steeds geld is de vraag. De Roemeense premier Emil Boc heeft aangegeven dat er geen enkele reden is om van de doelstelling af te wijken (De Morgen, 2011). In [bijlage 1](#) (Blz. 38) in figuren B1.15 t/m B1.17 is informatie beschikbaar over de economische situatie in de landen in het Oostblok. Hierin zien we hetzelfde beeld als de ING schets. Een stevige klap door de crisis met daarvoor een procentueel grote groei. De salarissen zijn in absolute zin nog altijd erg laag in de landen aan de Zwarte Zee. Een ander economisch interessant gegeven is gepresenteerd op het Dutch Romanian netwerk; hier gaf KLG (Kuijken Logistics Group) de informatie dat bepaald vervoer via Constantza goedkoper is dan via Rotterdam (2009). Hierbij zijn vier steden (Praag, Boedapest, Wenen en Krakau) in Europa aangewezen als eindbestemming. Het gaat om vervoer met Vallue Added Services (precieze activiteiten onbekend). De lonen zijn in de berekening meegenomen.

Vertrekhaven	Aankomsthaven	VAS in:	Naar	Via weg		Via rail	
				TT days	Kosten	TT days	Kosten
Shanghai	Rotterdam	Venlo	Wenen	36	€ 16.623	34,5	€ 16.602
Shanghai	Constantza	Timisoara	Wenen	31	€ 11.537	30	€ 11.753
Shanghai	Rotterdam	Venlo	Budapest	36	€ 16.924	34,5	€ 16.901
Shanghai	Constantza	Timisoara	Budapest	30,5	€ 11.341	30	€ 11.466
Shanghai	Rotterdam	Venlo	Praag	35,5	€ 16.338	34,5	€ 16.324
Shanghai	Constantza	Timisoara	Praag	31,5	€ 11.766	30	€ 12.080
Shanghai	Rotterdam	Venlo	Krakau	36	€ 16.616	34,5	€ 16.794
Shanghai	Constantza	Timisoara	Krakau	31	€ 11.609	30	€ 11.860

Tabel 3.10 Kosten transport en Vallue Added Services. Vergelijking Constantza met Rotterdam

Landen	CPI – 2010
Nederland	8.8
Oekraïne	2.4
Roemenie	3.7
Bulgarije	3.6
Turkije	4.4

Tabel 3.11 Corruption Performance Index

Bovenstaande tabel laat zien dat de corruptie in de landen aan de Zwarte Zee behoorlijk hoog is. Oekraïne is wereldwijd één van de slechts scorende landen.

In dit onderzoek is binnen het subthema duurzaamheid gekeken naar de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Het resultaat hiervan is te vinden in figuur B1.18 in [bijlage 1](#) (Blz. 39). Hieruit blijkt dat transport via de Zwarte Zee havens erg slecht voor het milieu is in vergelijking met Rotterdam.

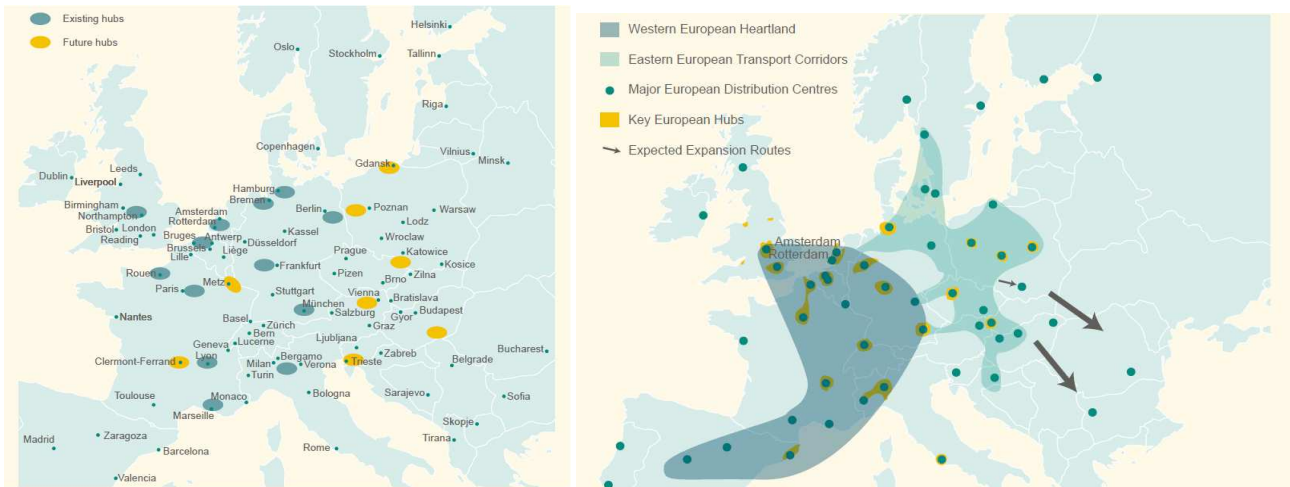
### Trends en ontwikkelingen context

Er zijn een hoop contextuele ontwikkelingen. Zo kan de politieke invloed van de EU op de infrastructuur genoemd worden, maar ook het groter wordende belang van duurzaamheid. Onder dit kopje worden twee algemene trends voor de regio weergegeven.

De havens aan de Zwarte Zee zijn, anders dan havens als Hamburg, Rotterdam en Antwerpen, erg gericht op het stimuleren van de welvaart in het eigen land. Doordat de overheid eigenaar is van de havens, hebben zij een sturende en bepalende rol. Het belang van de overheid, in deze arme landen, is vaak de welvaart van het land en de bevolking verhogen. Hierdoor kijkt men anders tegen een haven aan dan de eerder genoemde havens uit de HLH range. Aan de Zwarte Zee zijn vaak één of enkele havens per land gevestigd. Deze havens hebben een groot stuk achterland. Dit achterland is vaak arm en dunbevolkt met één of enkele grote steden en is gericht op industrie en vooral landbouw. Het captive achterland is vaak het eigen land en het contestable achterland is vrij klein. In het contestable achterland hebben de havens een klein marktaandeel. Deze havens hebben weinig concurrentie van andere havens doordat er enerzijds weinig havens in de buurt zijn en anderzijds door de slechte infrastructuur. Door deze slechte infrastructuur zijn de achterlandkosten relatief hoog vergeleken met het zeetransport. Hierdoor is het aantal kilometers van de haven tot de eindbestemming belangrijk. Lading die bijvoorbeeld bestemd is voor Boekarest, zal niet via Varna overgeslagen worden, maar via Constantza. In de Hamburg – Le Havre range geldt deze regel minder door de goede infrastructuur. In de genormaliseerde Hirschman-Herfindahl index van Notteboom (2009) is dit beeld ook te zien. Er wordt weergegeven dat de containerlading in de Zwarte Zee West (Roemenie en Bulgarije) geconcentreerd is in enkele havens, zie figuur B1.19 in [bijlage 1](#) (Blz. 39). In de Zwarte Zee West is Constantza veruit de grootste containerhaven. Verder slaan alleen Varna en Burgas containers over. Dit zijn dus weinig havens voor een relatief groot gebied.

De tweede algemene trend is de macro-economische verschuiving van belangrijke industrie- en logistieke clusters van West-richting Oost-Europa. Dit zal grote invloed hebben op de verhoudingen tussen de Rotterdamse haven en de havens aan de Zwarte Zee. De ABN AMRO geeft in een rapport van NEA (2009) de verwachting weer dat de productie en daarmee het logistieke zwaartepunt van West- naar Oost-Europa verschuift. Zie de figuren hieronder.

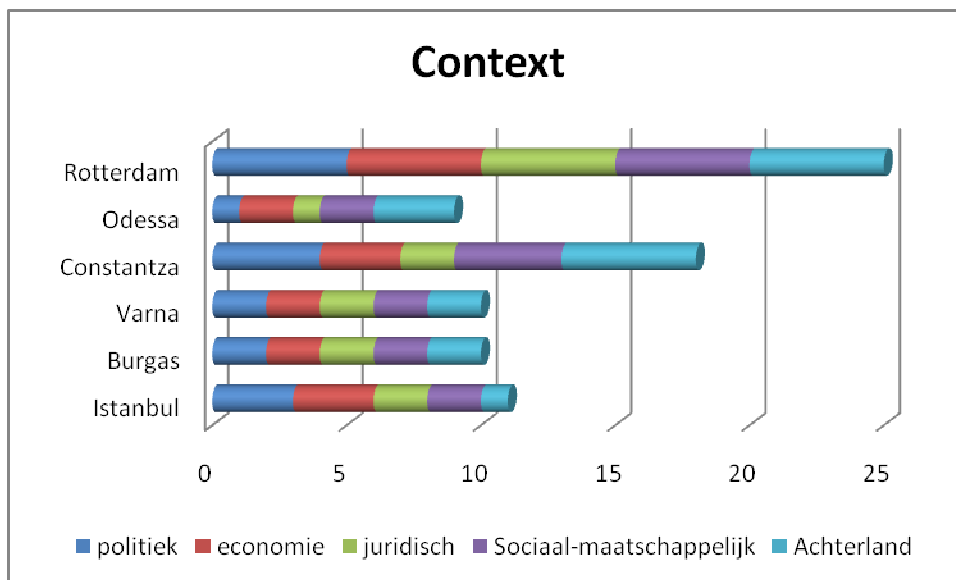
De Olympische winterspelen worden in 2014 in Sochi (Rusland) gehouden aan de oostkust van de Zwarte Zee. Het Europees Kampioenschap voetbal wordt in 2012 in Polen en Oekraïne gespeeld. Er wordt niet in Odessa gespeeld, maar wel in Kiev. Het is mogelijk dat deze sportfestiviteiten voor een groter overslagvolume zorgen.



Links: Figuur 3.8 Bestaande en toekomstige logistieke hubs in Europa (NEA, 2009)

Rechts Figuur 3.9 De belangrijkste economische centra in Europa (the Blue Banana) (NEA, 2009)

**Effect op Rotterdam**



Grafiek 3.7 Ranking thema Context

<b>Voordelen Rotterdam:</b>	<b>Voordelen ZZ havens:</b>
Gevestigd in rijk West-Europa	Verschuiving van West- naar Oost-Europa
Duurzaam	Financiële steun van EU
Veel kennis in huis	
<b>Nadelen Rotterdam:</b>	<b>Nadelen ZZ havens:</b>
Relatief klein achterland (oppervlakte) t.o.v. ZZ havens	Gevestigd in arm Oost-Europa
	Geen sterke juridische situatie in ZZ havens

Tabel 3.12 SWOT thema Context

De omgeving van Rotterdam is veel beter dan die van de havens in de Zwarte Zee. Op alle fronten scoort zij goed. Dit verschil komt voornamelijk doordat Rotterdam in West-Europa ligt. De Zwarte Zee havens hebben een hoop voorwaarden om uit te groeien tot grote havens. Een goed voorbeeld daarvan is het Istanbulkanaal.

## Hoofdstuk 4: Conclusie

In dit hoofdstuk wordt aan de doelstelling voldaan. De onderzoeksresultaten worden in een SWOT analyse weergegeven. In de tweede paragraaf wordt aangegeven wat de impact van deze situatie is voor de concurrentiepositie van Rotterdam. Dit beantwoordt de eerste doelstelling:

- *Het Havenbedrijf Rotterdam wil door middel van een duidelijk rapport inzicht krijgen in de Zwarte Zee havens en haar ontwikkelingen.*

In paragraaf drie wordt naar aanleiding van het opgedane inzicht een advies gegeven om de concurrentiepositie van Rotterdam op lange termijn te versterken. Hiermee wordt voldaan aan de tweede doelstelling:

- *Het Havenbedrijf wil een advies over haar strategie op lange termijn aangaande haar concurrentiepositie, in het bijzonder voor het achterland waar ook de Zwarte Zee havens opereren.*

Door het behalen van deze doelstellingen wordt het probleem van het Havenbedrijf opgelost:

*Het Havenbedrijf Rotterdam heeft onvoldoende zicht op de ontwikkelingen van de Zwarte Zee havens, de maritieme containerlading uit Azië die zij verwerkt en diens invloeden op de positie van Rotterdam in het achterland. Zwarte Zee havens kunnen marktaandeel en maritieme lading van Rotterdam veroveren. Rotterdam kan door onvoldoende inzicht moeilijk bepalen wat de juiste maatregelen zijn om haar positie te versterken en te verbeteren.*

### 4.1 Resultaten

De onderzoeksresultaten uit hoofdstuk drie worden hier samengevat weergegeven in een gecombineerde SWOT analyse. Hierbij zijn de sterke en zwakke aspecten van zowel Rotterdam als de Zwarte Zee havens opgenomen. Er is een overlap gecreëerd in de kansen en bedreigingen. Wat kansen zijn voor Rotterdam zijn wellicht bedreigingen voor de Zwarte Zee havens. Als we uitgaan van een concurrentiestrijd geldt dit in ieder geval.

<p><b>Sterktes Rotterdam:</b></p> <p>Goede nautische aspecten          Grote kwantiteit en kwaliteit haventerrein en -bedrijven          Groei: MV2          Trimodale achterlandverbindingen          Volume: grote transportstromen          Goede achterlandverbindingen: trimodaal          Grote achterland penetratie / marktaandeel          Stabiele haven in crisis periode / balans import – export          Hoge consumptie en productie in West-Europa, rijkdom          Duurzaamheid hoog op agenda          Kennis</p>	<p><b>Zwaktes Rotterdam:</b></p> <p>Locatie. T.o.v. ZZ havens (containerstromen uit Azië)          Nauwelijks autonome groeiomgeving          Beperkte toegang tot Main-Donaukanaal          Korter achterland dan Constantza per binnenvaart          Laag marktaandeel in Centraal-Europa          Relatief klein achterland in oppervlakte t.o.v. ZZ havens</p>
<p><b>Sterktes ZZ havens:</b></p> <p>Constantza goede (mogelijke) achterland verbinding: trimodaal          Overslagcijfers stijgen (excl. crisis)          Financiële steun van EU          Oppervlakte potentieel achterlandgebied enorm          Ruimte en wil om te groeien</p>	<p><b>Zwaktes ZZ haven:</b></p> <p>Zware stormen ZZ havens          Fragiliteit van ontwikkelingen suprastructuur          Fragiele overslagcijfers, crisis          Er wordt geen gebruik gemaakt van trimodale mogelijkheden, slechte infrastructuur.          Gevestigd in arm Oost-Europa          Geen sterke juridische situatie ZZ havens, corruptie          Duurzaamheid niet op agenda</p>
<p><b>Kansen Rotterdam / Bedreigingen ZZ havens:</b></p> <p>Vergroten achterland Rotterdam door betere achterlandverbindingen: TEN-T e.d.          Samenwerken met havens Zwarte Zee          Inspelen op groeimarkten Centraal-Europa          Politiek strategische plek Bosporus</p>	<p><b>Bedreigingen Rotterdam / Kansen ZZ havens:</b></p> <p>Concurrentie van ZZ havens in Centraal-Europa          Kanaal Istanbul / Bosporus          Investerings in Suprastructuur in ZZ havens          Investerings in Infrastructuur, TEN-T          Logistieke verschuiving van West naar Oost Europa          Slowakije/ Hongarije is in afstand logischerwijs achterland van ZZ havens en niet van HLH range          Constantza, enorm veel potentie</p>

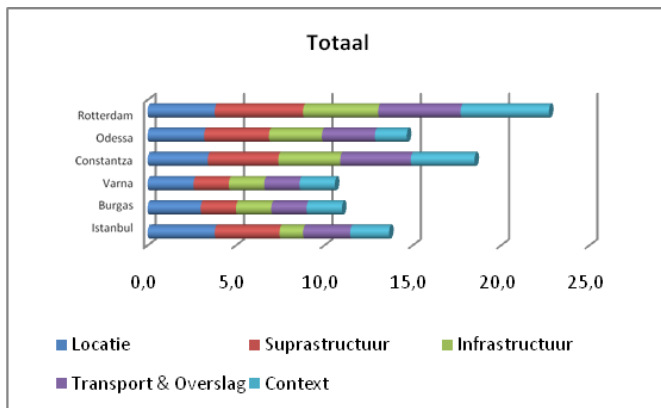
Tabel 4.2 gecombineerde SWOT Rotterdam - Zwarte Zee havens



## 4.2 Impact op Rotterdam

In deze paragraaf wordt aangegeven wat de resultaten uit de vorige paragraaf betekenen voor Rotterdam. Wat is de invloed van de ontwikkelingen op het Havenbedrijf Rotterdam en de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven?

Om de voor- en nadelen goed op waarde te schatten is van de onderzoeksresultaten een beoordeling gemaakt. Deze is in hoofdstuk 3 al naar voren gekomen. Hier worden de gemiddeldes van alle thema's aangegeven en de totaal score van alle 6 de havens.



Rank	Haven	Score
1	Rotterdam	4,5
2	Constantza	3,7
3	Odessa	2,9
4	Istanbul	2,8
5	Burgas	2,2
6	Varna	2,1

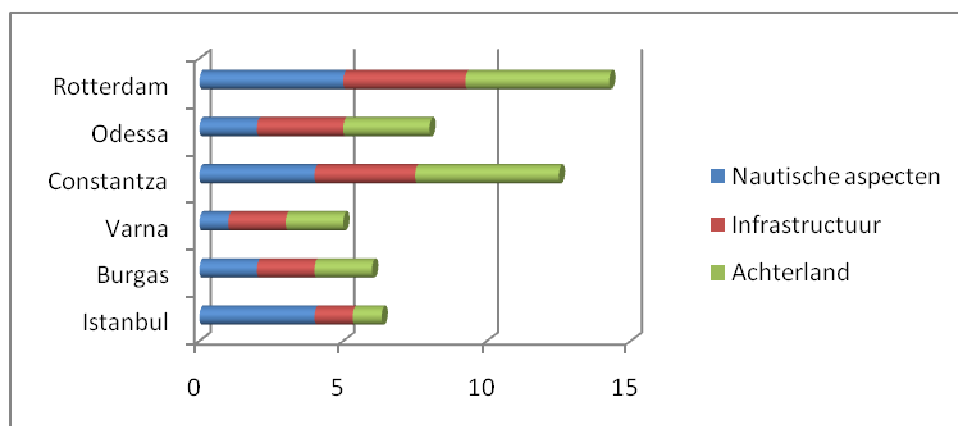
Links: Grafiek 4.1 Ranking thema's

Rechts: Tabel 4.1 Totaalscore

Naar aanleiding van het onderzoek, de resultaten en de beoordeling van de resultaten worden drie conclusies getrokken.

1. De belangrijkste haven in de Zwarte Zee voor Rotterdam is Constantza.

Er zijn drie belangrijke criteria waarop Constantza veel beter scoort dan de andere havens aan de Zwarte Zee. Dit zijn, nautische aspecten, infrastructuur en achterland. De reden dat deze criteria speciaal zijn geselecteerd, is omdat deze eigenlijk een vereiste zijn wat betreft de groeimogelijkheden. Suprastructuur kan aangelegd worden, transportvolumes zijn een momentopname en corruptie kan worden opgelost. De ligging van de Donau, het natuurlijk achterland en de diepgang van een haven en haar aanlooproute zijn nauwelijks veranderbaar. Constantza heeft op deze punten een grotere potentie dan Rotterdam. Haar natuurlijk achterland is groter en de Donau reikt verder het achterland in dan de Rijn dat doet. Om die enorme potentie te realiseren zijn nog een hoop flinke stappen nodig.



Grafiek 4.2 Selectie van drie essentiële criteria

2. Rotterdam concurreert op dit moment niet of nauwelijks met de havens in de Zwarte Zee.

De overslagvolumes in de Zwarte Zee zijn vergeleken met Rotterdam zeer klein. Constantza, de haven die met Rotterdam zou kunnen concurreren, heeft in haar record jaar 1,4 miljoen TEU overgeslagen. Zoals in hoofdstuk 3 is geschreven is Constantza een transshipment haven. Van die 1,4 miljoen TEU wordt maar 24% geïmporteerd en 13% geëxporteerd. Dit komt neer op 520 duizend TEU. Het grootste gedeelte is bestemd voor Roemenie. In Slowakije zijn Hamburg, Koper en Trieste marktleider. Rotterdam heeft twee railverbindingen naar Hongarije en één naar Slowakije. De concurrentie is dus minimaal.

3. Constantza zal op lange termijn haar captive en contestable achterland vergroten richting Centraal-Europa en zo markt veroveren ten opzicht van havens in de HLH range.

De potentie van Constantza in Oost- en Centraal-Europa is enorm. De trimodale verbindingen worden sterk verbeterd door infrastructurele projecten. Deze worden deels geïnitieerd door de EU, wat de investeringen betrouwbaar maakt. Wanneer Constantza goede rail-, weg- en binnenvaartverbindingen heeft, wordt haar concurrentiekracht stevig vergroot. Constantza heeft via weg, rail en water verbinding met: Boekarest (Ro), Belgrado (Ser), Boedapest(Ho), Bratislava(Slo), Wenen(Oos), enzovoorts. Deze vijf grote hoofdsteden beslaan al 7 miljoen mensen. De haven zelf is, zo is te zien in hoofdstuk 3, al aardig professioneel en heeft ook de capaciteit en wil om te groeien. De verschuiving van logistieke en industriële centra richting Oost-Europa kan de markt voor Constantza vergroten. Meer productie verhoogt de inkomsten, welke de welvaart en consumptie verhogen. Meer containervervoer is daarvoor een vereiste, maar ook een stimulans. Veel partijen, waaronder het Havenbedrijf, zijn betrokken bij de ontwikkelingen van deze haven.

Om aan te tonen dat de haven van Constantza niet geheel ambitieeloos is, is hieronder een figuur opgenomen. Deze is afkomstig van de officiële website van de havenautoriteit en geeft, zo staat vermeld, het achterland van Constantza aan.



Figuur 4.1 Achterland Constantza

### 4.3 Advies

In deze paragraaf zullen de adviezen aan het Havenbedrijf worden gepresenteerd. De adviezen zijn opgesplitst in twee punten. Punt 1 gaat over de concurrentie en punt 2 over de samenwerking tussen Rotterdam en Constantza.

#### 4.3.1 Concurrentie

Rotterdam concurreert vooralsnog alleen met Constantza in Slowakije, Hongarije en een klein deel van Zuid-Polen. De verwachting is dat de concurrentie met Constantza heviger wordt en zich mogelijk uitbreidt tot Oostenrijk. Voor Constantza zijn deze gebieden per binnenvaart, spoor en weg te bereiken. Rotterdam bereikt deze gebieden alleen per spoor en weg. De concurrentie zit alleen in rail, aangezien weg niet zo ver reikt.

Een belangrijk punt in de strijd om achterland is het first-mover-advantage (Langen, de, 2007). Hamburg en Koper hebben zich flink gevestigd in Slowakije en Hongarije en Constantza kan daar in de toekomst eventueel binnen gaan concurreren. Voor Rotterdam is de markt te klein en is het lastig hier wat te winnen. De energie die in Slowakije of Hongarije gestoken wordt, is beter besteedt aan Oostenrijk, Zwitserland, Zuid-Duitsland en zelfs Noord-Italië en Tsjechië. Het is wellicht effectiever voor Rotterdam om zich in te zetten in de interessante markten waar ze al een redelijk marktaandeel heeft, dan zich in een concurrentiestrijd te gooien om een potentieel gebied, want Slowakije en Hongarije zijn vooralsnog kleine markten. Het uitbreiden van de sterke positie van Rotterdam in de Benelux en Zuidwest-Duitsland zal belangrijker zijn dan het aanboren van deze nieuwe markten. Het concrete advies op het punt van de concurrentie is tweeledig:

Probeer de binnenvaart op het lastig bevaarbare Main-Donaukanaal te stimuleren, zodat Rotterdam Bayern via drie modaliteiten kan bevoorraden. Dit is voor Rotterdam een interessante en grote markt waar zij nog marktaandeel kan winnen. Tevens zou Rotterdam daarmee Constantza van zich af houden, mocht lading uit die haven tot Oostenrijk komen. De barrière op de Donau op de grens van Duitsland en Oostenrijk wordt op die manier bewaakt.

Richt je in de concurrentiestrijd niet op Slowakije en Hongarije. Wat bij dit punt opgemerkt moet worden, is dat Centraal-Europa voor Rotterdam wellicht een kleine markt is, maar er wel lading naar toe gaat. Rotterdam moet deze stromen natuurlijk blijven faciliteren. Het derde spoor is een voorbeeld van een infrastructurele ontwikkeling die voor Rotterdam goed zou zijn. Hiermee kan zij het haar concurrentie in Centraal-Europa lastig maken. Voordelen in transportkosten en transittijd kunnen en zullen de komende decennia verschuiven. Op de lange termijn heeft Rotterdam misschien geen marktaandeel meer in Slowakije, maar de komende tijd (minstens twee decennia) heeft Rotterdam nog wel degelijk de voordelen van goede achterlandverbindingen.

#### 4.3.2 Samenwerking Constantza

In een nieuwsbericht op 21 april 2011 wordt de samenwerking tussen Rotterdam en Constantza aangekondigd (Rijksoverheid, 2011). Het HbR heeft in haar ondernemingsplan 2011-2015 een duidelijk speerpunt neergezet: Verbinden met groeimarkten. "We willen in partnerschap een aantal havens in het buitenland ontwikkelen en exploiteren. Het gaat om havens met een forse economische groei." (Havenbedrijf Rotterdam, 2011). Uit de conclusie blijkt dat Constantza de beste haven is in de Zwarte Zee om eventueel mee samen te gaan werken. Hoe kan Constantza een goede haven worden, waar Rotterdam profijt van heeft?

Over Constantza wordt snel gezegd dat het een kleine haven is, geen concurrent van Rotterdam is, dat ze grote groeicijfers kent en dat het een enorme potentie heeft. Dit lijkt soms makkelijk gezegd, maar is, zo blijkt uit dit onderzoek, helemaal waar. Hiervoor zijn de volgende redenen aan te dragen:

- Veel autonome groeimogelijkheden door efficiëntieslag.
- Zij is marktleider in haar achterlandgebied en
- dat achterland wordt welvarender. Meer productie en consumptie: meer containerlading.
- Genoeg ruimte en wil om te investeren.
- Professionele partners en klanten met kennis.

Constantza lijkt voorlopig erg gericht op het achterland Roemenie. In dit land zijn nog grote ontwikkelingen nodig om tot het welvaartsniveau van het westen te komen. Er zijn veel ondernemers, ook veel Nederlandse, die met Roemenie die stap willen zetten. Wat naast de ontwikkeling van Roemenie echter voor Rotterdam ook interessant is om te bekijken is het achterland van

Constantza in Servië, Slowakije en Hongarije. Hier heeft Rotterdam een klein marktaandeel. Voor Rotterdam is dit niet haar belangrijkste markt. Hamburg is in dit gebied marktleider. Als men de kaart van Europa bekijkt, en bedenkt dat veel lading uit het Suezkanaal komt, is Constantza een logischere optie dan Rotterdam of Hamburg. Dit kan voor Constantza een belangrijk achterlandgebied worden naast Roemenie. Tevens is er de mogelijkheid voor Rotterdam om via Constantza het marktaandeel van Hamburg terug te dringen. Dit zal wel lastig zijn, aangezien Hamburg het voordeel heeft dat zij er al is gevestigd. Door in te zetten op goede railverbindingen, railediensten en binnenvaart naar Servië, Slowakije, Hongarije en zelfs Oostenrijk kan Constantza markt veroveren.

Suprastructuur, volume en organiserend vermogen zijn, naast achterlandverbindingen, criteria waarin Rotterdam ver voorlicht ten opzichte van de havens aan de Zwarte Zee. Een goed georganiseerde modal split haven kan de concurrentie in het contestable achterland beter aan. De kennis die Rotterdam heeft, kan erg nuttig zijn voor de haven van Constantza. Rotterdam heeft veel kennis over het slim organiseren en faciliteren van havenactiviteiten. Tevens weet zij veel van het belangrijke Europese achterland, iets wat voor Constantza cruciaal wordt in haar poging marktaandeel te veroveren in haar contestable achterland.

Het Havenbedrijf Rotterdam is gebaat bij een samenwerking met Constantza. Constantza kan met een goed organiserend vermogen, een professionele haven en een blik op het achterland uitgroeien tot het Rotterdam van Oost-Europa.

Zoals is aangegeven is Constantza gebaat bij de aanleg van het Istanbulkanaal. De goede diepgang zet Constantza dan in een goede concurrentiepositie ten opzichte van haar concurrenten in de Zwarte Zee. Ook voor Rotterdam kan het Istanbulkanaal nuttig zijn. Vanuit Rusland wordt 68 miljoen ton olie geëxporteerd. Hiervan kan een deel via Rotterdam, als hub, worden vervoerd. Of dit via de haven van Novorossijsk (Rusland) aan de Zwarte Zee kan, moet verder onderzocht worden. Het Havenbedrijf Rotterdam moet overwegen om de aanleg van het Istanbulkanaal aan te moedigen of zelfs te steunen. Vanuit de samenwerking met Constantza is dit zeker een advies.

## Hoofdstuk 5: Aanbevelingen

In dit hoofdstuk zullen overige aanbevelingen worden gedaan die niet direct ingaan op de doelstelling en/of weinig te maken hebben met dit onderzoek.

### 5.1 Vervolgonderzoek

De eerste aanbeveling is om op termijn twee vervolgonderzoeken uit te voeren. Er zijn bij het Havenbedrijf Rotterdam drie belangrijke regio's in Europa, anders dan de HLH range, onderzocht. Hierbij is vooral gekeken naar de havens en diens impact op Rotterdam. Het is zeer interessant om nu alle regio's te bekijken en deze als regio te vergelijken. Regio's concurreren met elkaar, daarbinnen havens. De macro-economische verschuiving van West- naar Oost-Europa is hierbij een belangrijke trend die moet worden meegenomen. Wat gaat er veranderen in Europa? Hoe liggen de politieke en economische verhoudingen in 2030? Hoe ziet de economie van Slowakije eruit in 2030? Relevante vragen voor de Rotterdamse haven. Deze macro-economische verschuiving is in dit rapport onder de aandacht gebracht, maar is slechts kort genoemd. Om hier echt een duidelijk beeld van te krijgen is nader onderzoek gewenst. Dan kunnen ook de rapporten over de havens aan de Baltische, Middellandse en Zwarte Zee beter op waarde worden beoordeeld. Dit onderzoek kan het best worden uitgevoerd, wanneer er meer van de trend zichtbaar is. Dit kan misschien nog jaren duren, voordat deze trend zich echt doorzet.

Een onderzoek wat daar op aansluit, maar meer vanuit de samenwerking met Constantza interessant is, is een onderzoek naar de mogelijkheden vanuit Constantza om de verbindingen met Slowakije en Hongarije te verbeteren. Constantza is een trimodale haven en kan hier meer gebruik van maken als in het achterland zowel bargeterminals zijn als spoorterminals. Een combinatie, in de vorm van trimodale terminals, zou zeker gewenst zijn. Boedapest en Bratislava zijn daarbij mogelijk interessante plaatsen. Ook dit is in dit rapport naar voren gekomen, maar een praktische uitwerking is niet gemaakt. Interessante vragen zijn: met voor infra- of suprastructurele projecten in het achterland kan Constantza haar concurrentiepositie in het achterland verbeteren of waar liggen strategische hotspots in het achterland?

### 5.2 Rotterdam

Wat in het interview met Port of Rotterdam International directeur de heer Roger Clasquin naar voren kwam is het volgende; Constantza is, onder andere, een goede partner voor Rotterdam, omdat ook zij veel diverse sectoren herbergt. Klanten van het Havenbedrijf Rotterdam zouden ook in Constantza terecht kunnen. Dankzij de diversiteit in Rotterdam kunnen dit soort samenwerking optimaal benut worden. Voor Rotterdamse klanten meerwaarde creëren door samen te werken met een groeiemarkt is een goede strategie. Rotterdam is weliswaar een belangrijke oliehaven, maar is ook een diverse haven. Deze diversiteit is in de geschiedenis van de Rotterdamse haven een belangrijke eigenschap geweest. Het ICS (2009 / 2010) geeft weer dat er drie strategieën mogelijk zijn:

- Overall cost leadership
- Differentiation
- Focus

Als Havenbedrijf sta je continu voor de keuze om één van deze strategieën of een combinatie na te streven. Mijns inziens moet dat altijd differentiatie zijn. Wanneer in Rotterdam in de toekomst kennis en kunde voor innovatie zorgen en wanneer dit de drijvende kracht is achter de haven, moet daar op ingezet worden. Greenport, energyport en brainport zijn voorbeelden van wat de haven in 2030 wil zijn. In een bepaalde sector is het prima om de haven als zodanig te profileren. Voor de Rotterdamse haven in het geheel is een combinatie van de global hub en European industrial cluster meer gewenst als uitgangspunt. Het internationale aspect is erg belangrijk. Ook voor de stad kan het een meerwaarde zijn. De stad zorgt voor een hoog niveau aan kennis en kunde en de haven gebruikt dat om te innoveren en marktleider te blijven op verschillende gebieden. Dit idee wordt veel ondersteund door moderne initiatieven als stadshavens. Ook bij de 'pressure cooker: brainport of the future!' is dit sterk naar voren gekomen.

De haven en de stad moeten samen het gezegde van Erasmus in de praktijk brengen.

“De hele wereld is mijn thuis.”

Dit betekent niet alleen dat Rotterdam zelf internationaal georiënteerd moet zijn, maar ook dat de stad gastvrij moet zijn voor internationale bezoekers en hen ook moet betrekken in het Rotterdamse.

Wat betekent dit voor het Havenbedrijf Rotterdam?

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een essentiële rol in de ontwikkeling van Rotterdam. Niet alleen in de haven, maar ook in de stad. Als men ziet wat zij initieert op universiteiten en Hogescholen is dat geweldig. Zij kijkt met een open bewuste blik naar de toekomst en trekt haar conclusies daaruit. Zij helpt de stad naar een hoger plan. Een nobele taak die het Havenbedrijf op zich neemt. Het Havenbedrijf faciliteert en stimuleert. Zij boeit, bindt en behoudt studenten aan de haven.

Dit is een heel voorzichtige rol, niet gemakkelijk, want makkelijk is het allerminst. Het Havenbedrijf neemt echter snel de houding aan van facilitator. De bedrijven, studenten, talenten, toekomstige ondernemers moeten het uiteindelijk doen. Zij spelen natuurlijk de hoofdrol, maar daarin kan het Havenbedrijf een actievere (faciliterende) rol spelen.

Zoals men heeft gezien bij projecten als het containertransferium in Alblasterdam is het Havenbedrijf in staat om de rol als facilitator groots te zien. Zij stimuleert hiermee de modal shift van weg naar water. Aan dit project zelf, verdient ze waarschijnlijk niet veel, maar de gevolgen op lange termijn zijn positief. Deze rol moet het Havenbedrijf vaker op zich nemen.

Om bij de wensen voor de stad en het containertransferium te blijven is het volgende idee een aanbeveling aan het Havenbedrijf Rotterdam. In samenwerking met een scheepsbouwer, bijvoorbeeld Mercurius die veel duurzame binnenvaartschepen bouwt, kan het HbR elektrische schepen gaan bouwen voor de pendeldienst tussen het transferium en de Maasvlakte. Deze groene schepen kunnen tevens voor weinig geld aan binnenvaartschippers worden verkocht. Hiermee stimuleert het HbR de bouw van duurzame voertuigen in Rotterdam, hoogwaardige productie, het behalen van RCI doelstellingen, betere luchtkwaliteit in de stad, innovatie, een brede duurzame economie, duurzaam varen en speelt ze in op de rol als proeftuin voor hoogwaardige ontwikkeling van bijvoorbeeld duurzame scheepvaart. Natuurlijk zal het Havenbedrijf hier niet veel aan verdienen, maar de positieve gevolgen op lange termijn zijn groot. Bestel bijvoorbeeld elk jaar 1 binnenvaartschip, maak er een jaarlijks feestje van en geef het geheel een mooie naam. Hiermee gaat het Havenbedrijf weer een stap verder in haar rol als facilitator. Durf niet alleen te dromen, durf ook te doen!

## Bibliografie

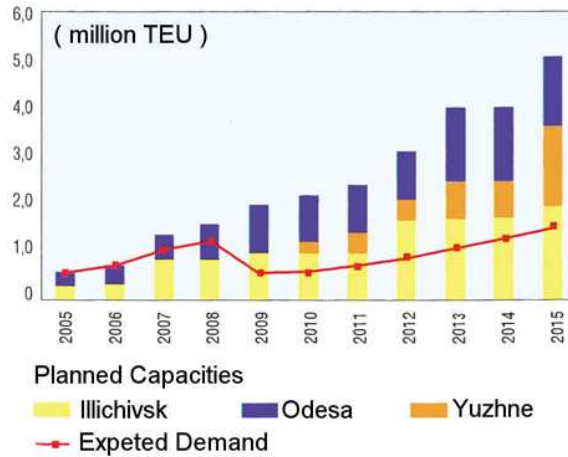
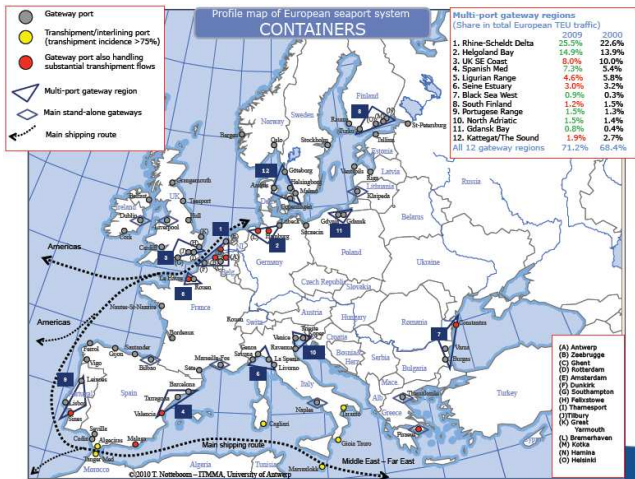
- Atheuk. (sd). Opgeroepen op mei 2011, van Atheuk: <http://www.atheuk.com/resources/advanced-international-diploma-in-travel-a-tourism/15-unit-3-world-transport/119-european-railway-network>
- Berman group. (sd). Opgeroepen op april 2011, van Berman group: [http://www.bermangroup.cz/ipd/public/zone\\_preview.php?ID=56](http://www.bermangroup.cz/ipd/public/zone_preview.php?ID=56)
- Black Sea Ring. (sd). *Black Sea Ring*. Opgeroepen op april 2011, van Black Sea Ring: <http://www.blacksearing.org/index.php?id=167>
- Buck Consultants International. (2009). *Strategische Verkenning Gateway Rotterdam NL 2.0*. Raad voor Verkeer en Waterstaat.
- Bueker. (sd). Opgeroepen op mei 2011, van Bueker: <http://www.bueker.net/trainspotting/maps.ghp>
- CBL / LOG. (2010). *Marktpositie Rotterdam in het Achterland*. Rotterdam: Port of Rotterdam.
- Cerrahogullari. (sd). Opgeroepen op april 2011, van <http://www.cerrahogullari.com.tr/ports/images/PORTS%20OF%20AMBARLIL.jpg>
- Constantza, P. o. (sd). Opgeroepen op mei 2011, van Constantza Port: <http://www.portofconstantza.com/apmc/>
- De Morgen. (2011, april 29). Roemenie houdt vast aan doelstelling om Euro in te voeren in 2015. *De Morgen*.
- EU. (sd). Opgeroepen op april 2011, van Eurostat: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
- Europese Unie. (sd). *TENTEA*. Opgeroepen op april 2011, van EU: [http://tentea.ec.europa.eu/images/maps/all\\_projects\\_a4\\_20100624\\_600dpi\\_galileo.jpg](http://tentea.ec.europa.eu/images/maps/all_projects_a4_20100624_600dpi_galileo.jpg)
- Google, Tele Atlas. (2011). Opgeroepen op mei 2011, van Google Maps: <http://maps.google.nl/>
- HATTORI, M. (2010). *International Political Economy of Black Sea Port Sector: Rivalry between Russia and Ukrain*. Tokyo: Institute for Russian & NIS Economic Studies.
- Havenbedrijf Rotterdam. (sd). Opgeroepen op mei 2010, van Port of Rotterdam authority: <http://www.portofrotterdam.com/nl/Pages/default.aspx>
- Havenbedrijf Rotterdam. (2011). *Ondernemingsplan 2011-2015*. Rotterdam.
- Horst, van der, M. R., Langen, de, P. W., & Lugt, van der, L. M. (2010). *Een bereikbaar achterland langs vier wegen*. Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam.
- Informatie binnenvaart. (2005). *Informatie binnenvaart*. Opgeroepen op mei 2011, van [http://www.informatie.binnenvaart.nl/document/Gesamteuropa\\_05\\_2005\\_300dpi.jpg](http://www.informatie.binnenvaart.nl/document/Gesamteuropa_05_2005_300dpi.jpg)
- Institute of Chartered Shipbrokers. (2009 / 2010). *Port and Terminal Management*. Livingston: Witherby Seamanship International Ltd.
- Keunig, W. (2009, Juli 29). Leegstand in haven door Maasvlakte 2. *Volkskrant*.
- Kijken Logistics Group; Archicom. (2009). *Romanian Logistics Market*.
- Langen, de, P. W. (2007). *Port competition and selection in contestable hinterlands; the case of Austria*. Rotterdam: Erasmus University Rotterdam.

- NEA. (2009). *Nederlandse zeehavens; onderscheid door netwerkfocus*. Zoetermeer: ABN AMRO.
- Nieuwsblad Transport. (2011, mei 3). Roemenie snoeit in spoornet en bouwt 550 km snelwegen . *Nieuwsblad Transport*.
- NOS. (2011, mei). *Erdogan groot kanaal dwars door Istanbul*. Opgehaald van NOS: <http://nos.nl/video/236024-erdogan-groot-kanaal-dwars-door-istanbul.html>
- Notteboom, T. (2009). *Economic analysis of the European seaport system*. ESPO & Institute of Transport and Maritime management Antwerp.
- Poelgeest, van. (2010). *Maritime Management*. (E. L. Becker, Interviewer)
- Port Odessa. (sd). *news*. Opgeroepen op mei 2011, van Port Odessa: <http://news.port.odessa.ua/?menu=27>
- Port of Burgas. (sd). Opgeroepen op april 2011, van Port Burgas: <http://www.port-burgas.com/index.html?CategoryID=1&SubCategoryID=2&language=1>
- Port of Varna. (sd). Opgeroepen op mei 2011, van Port of Varna: <http://www.port-varna.bg/?language=en>
- Rijksoverheid. (2011, april 21). *nieuws*. Opgeroepen op april 2011, van Rijksoverheid: <http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2011/04/21/rotterdam-en-constantina-de-logistieke-poorten-van-europa.html>
- River World Forum. (2010). *Riveratlas*.
- RNA. (sd). *RNA*. Opgeroepen op april 2011, van RNA: <http://www.rna.ro/servicii/VTS/8.png>
- Serbruyns, D.; ING Bank Amsterdam. (2009). *Financiële storm in Centraal- en Oost-Europa*.
- The Bulgarian News. (2011, februari 24). Bulgarian Govt Wants to Give Up Crucial Japanese Loan for New Container Port Terminals. *The Bulgarian News*, p. [http://www.thebulgariannews.com/view\\_news.php?id=125641](http://www.thebulgariannews.com/view_news.php?id=125641) .
- The Ministry of Transport, Technologies and Communications of the Republic of Bulgaria. (2009). *Presentation of Bulgarian ports*.
- UK Trade & Investment. (2010). *Port opportunities in Turkey*.
- Wikimapia.org. (2011). *Wikimapia*. Opgeroepen op mei 2011, van Wikimapia: <http://wikimapia.org/#lat=52.4292223&lon=14.5019531&z=5&l=0&m=b>
- Wikimedia. (sd). *Pan-European\_corridors\_de*. Opgeroepen op april 2011, van Wikimedia: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pan-European\\_corridors\\_de.svg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pan-European_corridors_de.svg)
- Wikipedia. (sd). Opgeroepen op mei 2011, van Wikipedia: [http://nl.wikipedia.org/wiki/Zwarte\\_Zee#De\\_naam](http://nl.wikipedia.org/wiki/Zwarte_Zee#De_naam)
- Wikipedia. (sd). *Wikipedia*. Opgeroepen op april 2011, van Wikipedia: <http://nl.wikipedia.org/wiki/CEMT-klasse>



# Bijlagen

## Bijlage 1: Figuren Hoofdstuk 3: Onderzoeksresultaten



Links: Figuur B1.1 Profile map of European seaport system (Notteboom, 2009)

Rechts: Figuur B1.2 Ukraine's Container Terminals: Planned Capacity Expansion and Forecast of Dema (HATTORI, 2010)

		Length	Draft	TEU
First (1956-1970)	Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800
Second (1970-1980)	Cellular Containership	215 m	10 m / 33 ft	1,000 - 2,500
Third (1980-1988)	Panamax Class	250 m	11-12 m / 36-40 ft	3,000
	Post Panamax	290 m	11-13 m / 36-43 ft	4,000
Fourth (1988-2000)	Post Panamax Plus	275 - 305 m	11-13 m / 36-43 ft	4,000 - 5,000
Fifth (2000-2005)	Post Panamax Plus	335 m	13-14 m / 43-46 ft	5,000 - 8,000
Sixth (2006-)	New Panamax	397 m	15.5 m / 50 ft	11,000 - 14,500

Figuur B1.3 De verschillende soorten containerschepen met informatie

Rank	Country	Length (km)
1	Germany	45,514
2	France	32,682
3	Poland	23,42
4	Ukraine	22,473
5	Italy	19,493
6	United Kingdom	16,893
7	Spain	14,189
8	Kazakhstan	13,601
9	Sweden	11,481
10	Romania	11,385
11	Czech Republic	9,462
12	Turkey	8,607
13	Hungary	7,875
14	Austria	6,024
15	Finland	5,85
16	Belarus	5,523
17	Switzerland	4,511
18	Bulgaria	4,294
19	Norway	4,178
20	Serbia and Montenegro	4,059
21	Slovakia	3,668
22	Belgium	3,471
23	Ireland	3,312
24	Denmark	3,164
25	Portugal	2,85
26	Holland	2,808
27	Greece	2,571
28	Latvia	2,347
29	Croatia	2,296
30	Lithuania	1,998

Tabel B1.1 Aantal kilometers spoor per land in Europa (Atheuk)

Legenda figuren B1.4 t/m B1.7 (Bueker)

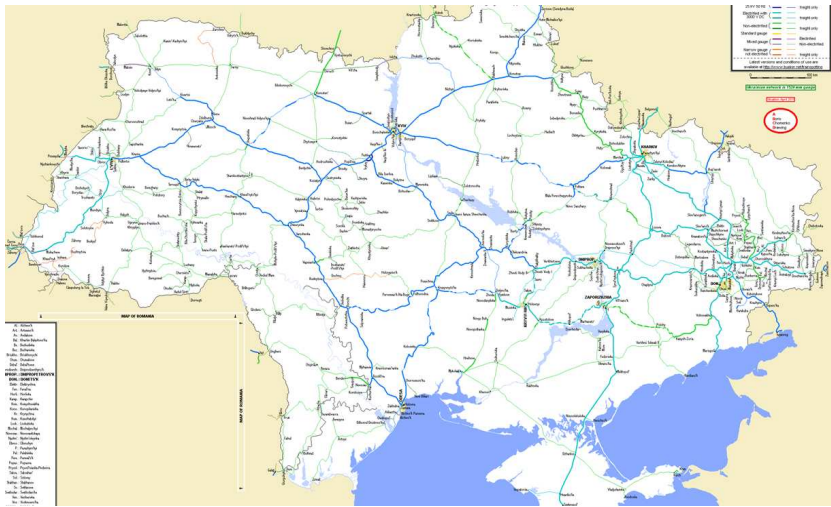
Blauwe lijn: Met bovenleiding

Groene lijn: Geen bovenleiding

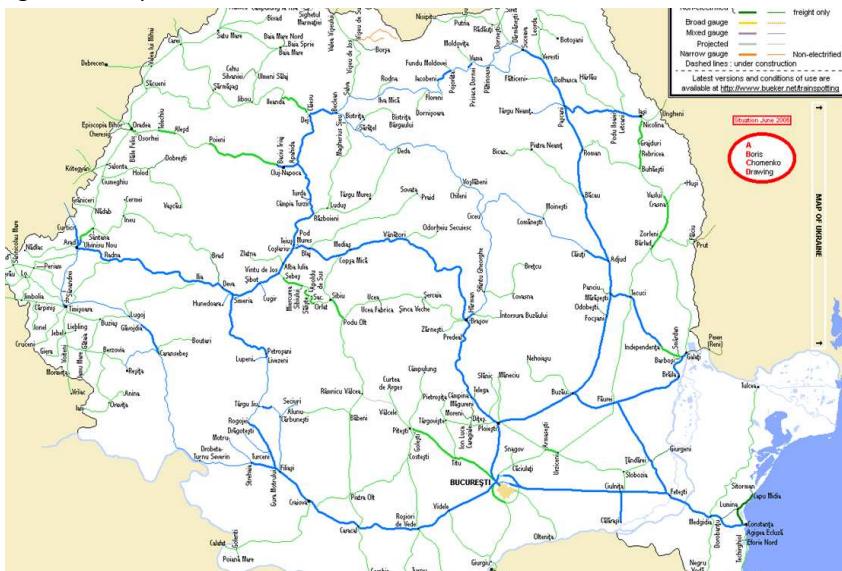
Dunne lijn: enkel spoor

Dikke lijn: dubbel spoor of meer

Licht / donker blauw: lichtblauw hoger voltage



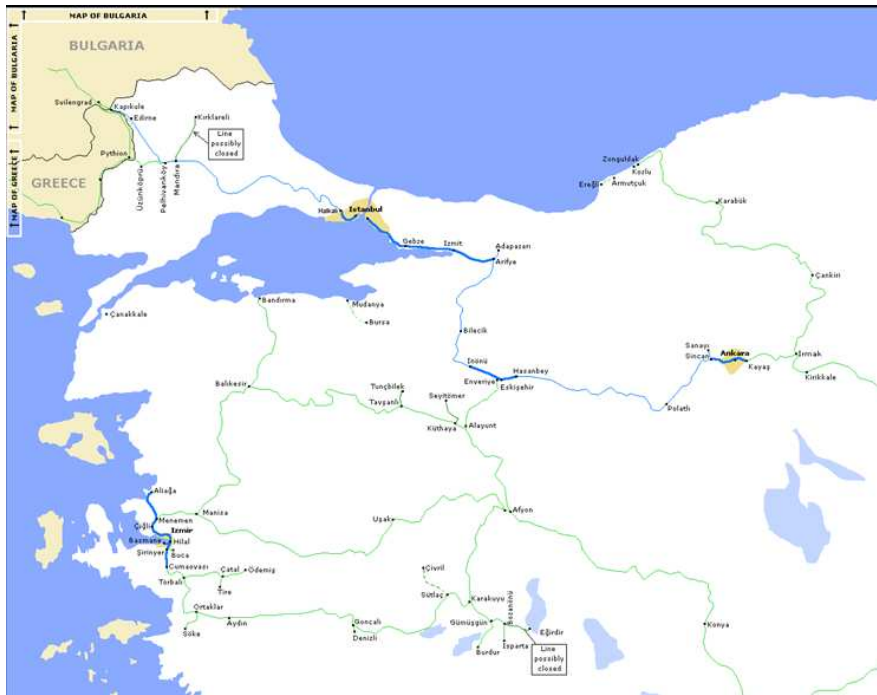
Figuur B1.4 Spoor Oekraïne



Figuur B1.5 Spoor Roemenie



Figuur B1.5 Spoor van Bulgarije

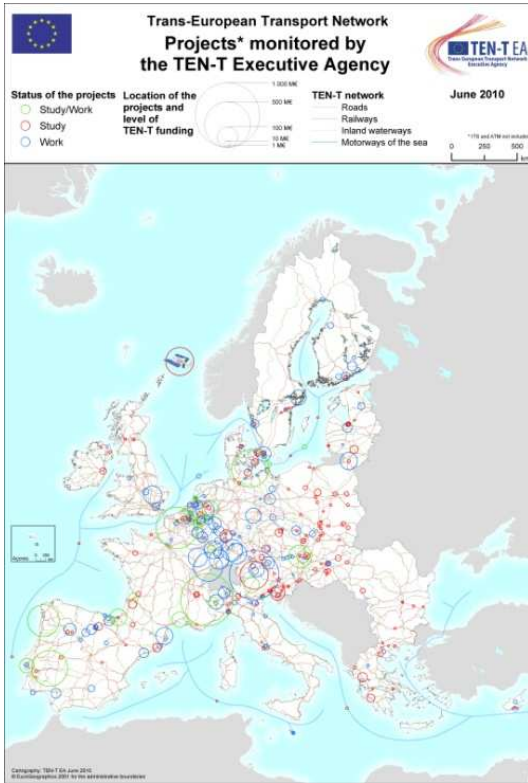


Figuur B1.6 Spoor Turkije

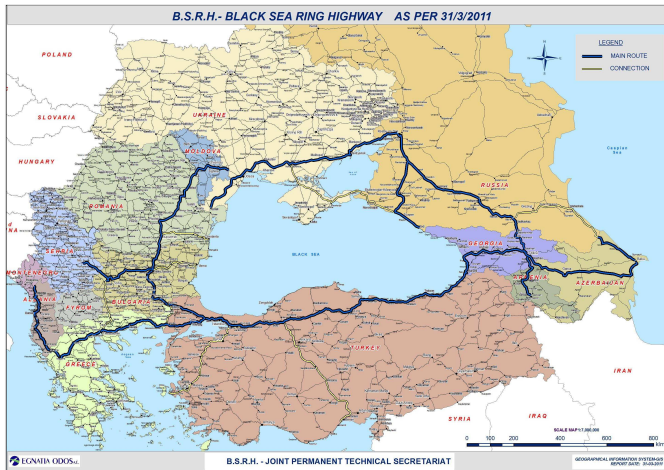
Klasse	Type	Lengte	Breedte	Diepgang	Hoogte	Laadvermogen (ton)
0	Kleinere vaartuigen					
I	Spits	38,5	5,05	1,8-2,2	4	250-400
II	Kempenaar	50-55	6,6	2,5	40667	400-650
III	Dortmund-Eemskanaalschip	67-80	8,2	2,5	40667	650-1000
IV	Rijn-Hernekanaalschip	80-85	9,5	2,5	5,25-7	1000-1500
Va	Groot Rijnschip	95-110	11,4	2,5-4,5	5,25-7	1500-3000
Vb	Duwvaart	172-185	11,4	2,5-4,5	9,1	3200 (duwkonvooi 1x 2 bakken in de lengte)
Vla	Duwvaart	95-110	22,8	2,5-4,5	7-9,1	3200-6000 (duwkonvooi 1x 2 bakken naast elkaar)
Vlb	Duwvaart	185-195	22,8	2,5-4,5	7-9,1	6400-12000 (duwkonvooi 2x 2 bakken naast elkaar)
Vlc	Duwvaart	193-200	34,2	2,5-4,5	9,1	9600-18000 (duwkonvooi 2x 3 bakken naast elkaar)
VIIb	Duwvaart	195/285	34,2	2,5-4,5	9,1	14500-27000 (duwkonvooi 3x 3 bakken naast elkaar)

Tabel B1.2 CEMT klasse (Wikipedia)

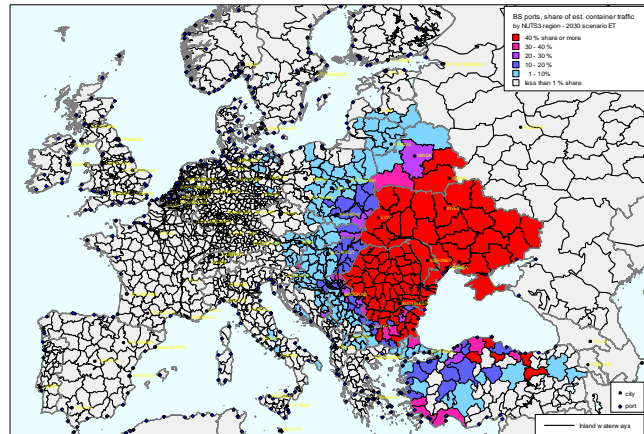
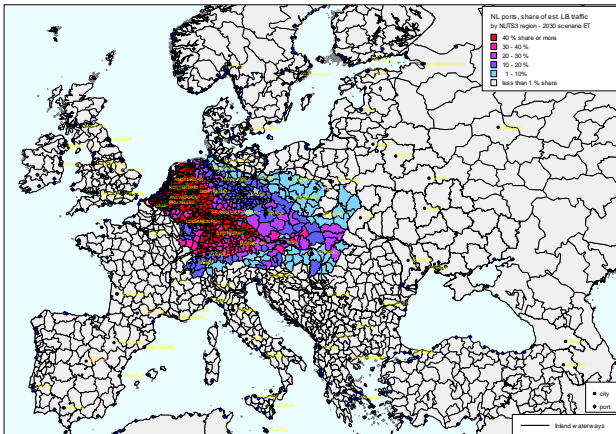




Links: Figuur B1.7 TEN-T projects (Europese Unie)  
 Rechts: Figuur B1.8 Pan European Network (Wikimedia)

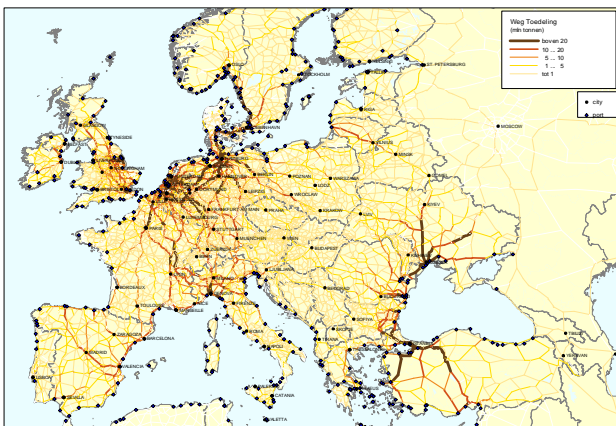


Figuur B1.9 Zwarte Zee ring snelweg (Black Sea Ring)



Links: Figuur B1.10 Marktaandeel Rotterdam

Rechts: Figuur B1.11 Marktaandeel Zwarte Zee Noordwest

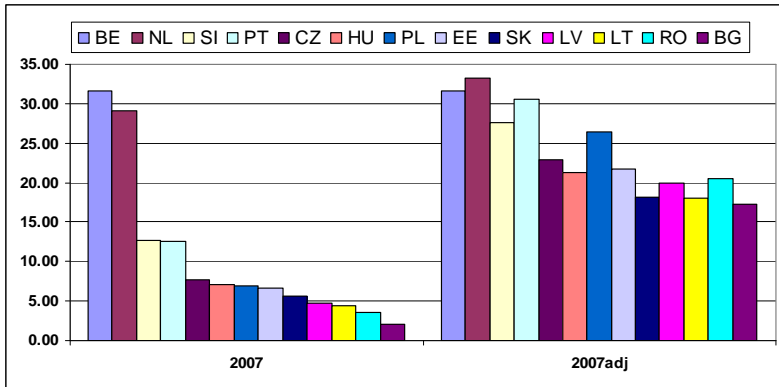


Links: Figuur B1.12 Goederenstromen weg

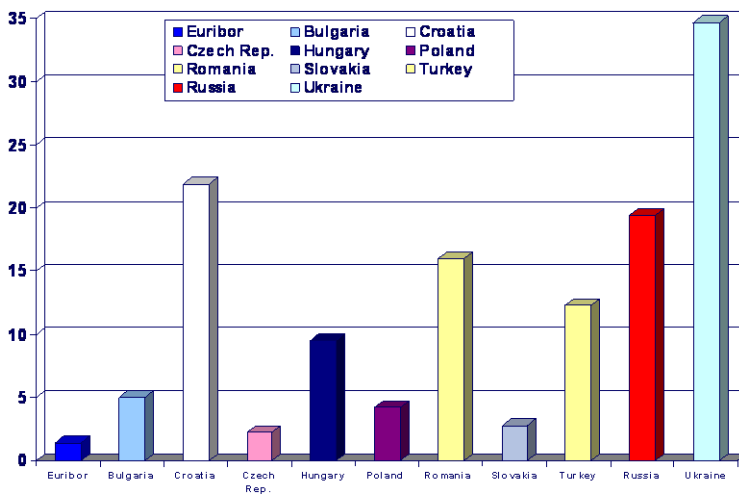
Rechts: Figuur B1.13 Goederenstromen spoor



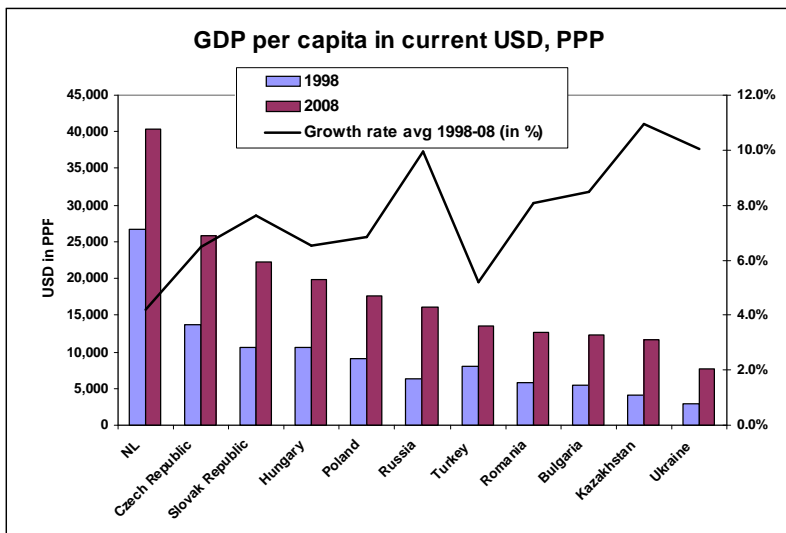
Figuur B1.14 Goederenstromen binnenvaart



Figuur B1.15 Uurloon per land in de EU



Figuur B1.16 Interbancaire (1 maands) leningen. Zij reflecteren problemen.

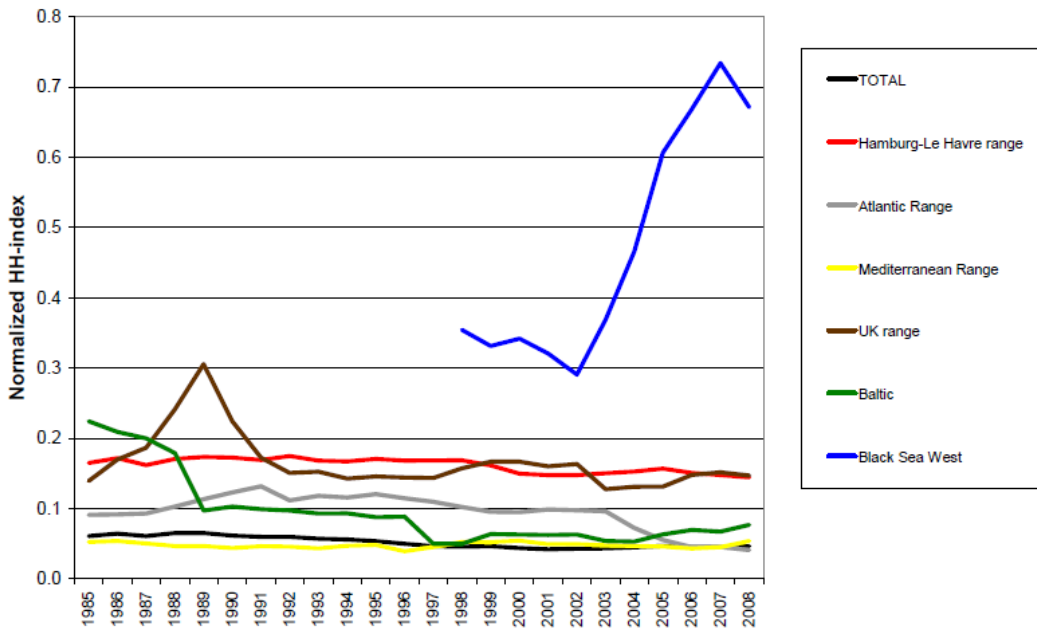


Figuur B1.17 GDP per inwoner per land in Europa.

CO <sub>2</sub> emissions (index)	Gateway region					
	Rhine-Scheldt Delta	Helgoland Bay	Black Sea	Spanish Med	South France	North Adriatic
Shanghai-Frankfurt by truck	103	106	132	115	105	<b>100</b>
Shanghai-Lyon by rail	125	132	128	106	<b>100</b>	107
Santos-Budapest by truck	129	121	124	150	132	<b>100</b>
Santos-Strasbourg by rail	<b>100</b>	107	158	109	103	122
New York-Munich by truck	<b>100</b>	<b>100</b>	181	135	120	105
New York-Budapest by rail	101	<b>100</b>	135	137	126	115

Figuur B1.18 CO2 Emissions index (Notteboom, 2009)

In de tabel zijn verschillende transportroutes vergeleken op CO2 uitstoot. Hierbij zijn de vertrekhaven, de aankomstregio, de eindbestemming en de modaliteit variabelen. De score 100 is het best.



Figuur B1.19 Genormaliseerde HH-index (Notteboom, 2009)



## Bijlage 2: Beoordeling havens

Criteria	Istanbul	Burgas	Varna	Constantza	Odessa	Rotterdam
geografisch	4	3	3	4	3	1
Nautische aspecten	4	2	1	4	2	5
Aanloop	5	4	3	4	4	4
Openingstijden	3	4	4	3	5	5
Weersomstandigheden	3	2	2	2	2	4
<b>Locatie</b>	<b>3,8</b>	<b>3,0</b>	<b>2,6</b>	<b>3,4</b>	<b>3,2</b>	<b>3,8</b>
Haventerrein	3	2	2	4	3	5
Containerterminals	4	2	2	4	3	5
Uitbreiding	4	2	2	4	5	5
<b>Suprastructuur</b>	<b>3,7</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>4,0</b>	<b>3,7</b>	<b>5,0</b>
Connectie achterland	1	1	1	4	3	5
weg	2	3	3	2	4	4
spoor	1	2	2	4	2	4
binnenvaart				4		4
<b>Infrastructuur</b>	<b>1,3</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>3,5</b>	<b>3,0</b>	<b>4,3</b>
overslagvolumes	4	2	2	4	3	5
modal shift	2	3	3	4	3	4
marktaandeel	2	1	1	4	3	5
<b>Transport &amp; Overslag</b>	<b>2,7</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>4,0</b>	<b>3,0</b>	<b>4,7</b>
politiek	3	2	2	4	1	5
economie	3	2	2	3	2	5
juridisch	2	2	2	2	1	5
Sociaal-maatschappelijk	2	2	2	4	2	5
Achterland	1	2	2	5	3	5
<b>Context</b>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>3,6</b>	<b>1,8</b>	<b>5,0</b>
<b>Totaal</b>	<b>2,7</b>	<b>2,2</b>	<b>2,1</b>	<b>3,7</b>	<b>2,9</b>	<b>4,5</b>

Tabel B2.1 Beoordeling havens per criteria

## Bijlage 3: Methodiek

### Decisive factors of port competitiveness (ICS)

Deze methodieken wordt beschreven in *Port and Terminal Management* blz. 76 t/m 78, van het Institute of Chartered Shipbrokers (ICS). Er wordt een beschrijving gemaakt van de verschillende criteria die belangrijk zijn bij de concurrentiepositie van een haven.

Deze criteria worden gecombineerd in een SWOT analyse. Dit is een manier om de criteria op te sommen, maar zegt niets over de criteria zelf. De criteria in deze methodiek is erg gericht op het gebied van de desbetreffende haven. Hiermee wordt bedoeld dat het alleen lijkt te gaan om wat zich in dit gebied afspeelt. Hoe zijn de kwaliteiten en kosten van het personeel in een haven, hoe is locatie, hoe zijn de nautische aspecten, hoe is de super- en infrastructuur, etc.? Dit zijn kenmerken van de havens die beoordeeld kunnen worden. Het voordeel hiervan is dat de haven op zichzelf heel goed in kaart wordt gebracht. Haar rol met haar omgeving krijgt echter minder de aandacht. Het logistieke aspect en de relatie met de Global supply chain wordt nauwelijks bekeken.

### GSTEP

De GSTEP methodiek is een vrij beperkt als het gaat om het inzichtelijk maken van de sterke en zwakke punten van een haven. Deze, niet op SWOT gebaseerde, methodiek houdt dus ook geen rekening met de trends en ontwikkelingen. Er is echter ook een positief aspect. Er wordt erg gekeken naar de niet logistieke omgeving van de haven. Hoe zijn de economische, politieke en juridische situaties bijvoorbeeld? Dit zijn aspecten die voor de Zwarte Zee havens van belang zijn. Deze zijn namelijk over het algemeen nog onbekend binnen het Havenbedrijf. De methodiek op zichzelf is onvoldoende, maar sommige criteria kunnen worden meegenomen in het onderzoek.

### Multi-layer approach to port-hinterland dynamics

Deze methodiek is gebaseerd op het rapport *Economic analysis of the European Seaport system* blz. 25. van Prof. Dr. Theo Notteboom. Hij beschrijft vier lagen die een rol spelen in de achterlandbereikbaarheid van een haven. Het verwerken van goederenstromen naar het achterland heeft deze vier lagen nodig. Het is dus geen ideale situatie of een manier om te handelen, maar een beschrijving van datgene wat is. Bij grote havens zal de logistieke laag (logistical layer) groter en uitgebreider zijn dan bij een kleine haven. Elke haven heeft echter een bedrijf nodig om, datgene wat de haven doet, uit te voeren. Dit geeft meteen de beperktheid van de methode aan. Het gaat niet over een ideale situatie. Hiermee wordt ook de factor tijd onbelangrijk, want het is een beschrijving van de huidige situatie. Voor een kwalitatief goed onderzoek is het dus zo dat ook deze methodiek niet alleen afdoende is. Waarom deze methodiek echter toch meegenomen wordt, is omdat datgene hier beschreven wordt van extreem belang is voor een haven. Men ziet een trend waarbij de supply chain waarin een haven opereert steeds belangrijker wordt. Uit lang en recent verleden is gebleken dat de grootsheid en technische innovatieve status van een haven er niet toe doen. Kijk naar Liverpool wat ooit een belangrijke haven was, omdat daar een belangrijke goederenstroom was, nu haast niet meer meedoet op het wereldtoneel. Kijk ook naar de Ceres terminal in Amsterdam die in staat is sneller schepen te lossen dan terminals in Rotterdam. Toch zijn dit blijkbaar niet de belangrijkste aspecten van een haven. In het onderzoek moet dus meegenomen worden welke rol de havens van de Zwarte Zee spelen in de supply chain of welke rol zij daarin kunnen gaan spelen.

### Methodiek gebaseerd op het advies van Buck Consultants International over Gateway Rotterdam

Buck Consultants International heeft in december 2009 een advies geschreven: *strategische verkenning Gateway Rotterdam NL 2.0*. met de ondertitel *Studie ter ondersteuning van Advies Gateway Strategie Raad voor Verkeer en Waterstaat*. In dit rapport wordt de haven van Rotterdam beschreven en wordt vooral vooruitgeblikt naar haar mogelijkheden. Hieronder kort de indeling van het analysedeel van het rapport:

#### Positionering en trends Gateway

- Overslagvolumes en marktaandelen
- Kenmerken overslagstromen

- Economische betekenis
- Indirecte en externe effecten
- Trends en ontwikkelingen
- SWOT analyse
- Conclusies.

#### **Analyse deelmarkten (waaronder containers)**

Het strategiedeel besloeg de volgende hoofdstukken:

#### **Gateway Rotterdam NL 2.0 als perspectief**

- Uitdagingen
- Nieuwe Gateway denken
- Economische betekenis
- Indirecte en externe effecten

#### **Uitwerkingen thema's**

- Kernelementen
- Conditities

#### **Toekomstige rollen van stakeholders**

- Rolverdeling bij ontwikkeling Gateway Rotterdam NL 2.0
- Samenwerking tussen Nederlandse havens.

Dit laatste deel (strategiedeel) is specifiek voor dit rapport geschreven en zal, als deze methodiek wel wordt gekozen, veranderen van inhoud. De belangrijkste opzet van dit rapport is dat een globale, op de markt gebaseerde, huidige situatie beschreven wordt en dat aan de hand daarvan vooral vooruit gekeken wordt. Aan de hand van de trends kan dan iets gezegd worden over de toekomst. Dit laatste door middel van een SWOT en door strategisch advies. Bij deze methodiek speelt de factor tijd dus een belangrijke rol. Dit is ook in het onderzoek naar de Zwarte Zee havens het geval, dus dit zal meegenomen moeten worden.

**Methodieken – criteria**

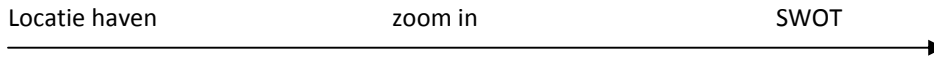
Hieronder in de figuur de criteria van de diverse methodieken om de havens te beoordelen. Bij diverse methodieken wordt de SWOT-analyse gebruikt. De verschillende kleuren die zichtbaar zijn, zijn gebaseerd op de vier verschillende layers van de logistical layer methodiek. Dit geeft niet aan dat dezelfde criteria zijn gesteld, maar dat het thema gelijk is.

<b>Methodieken:</b>				
<u>Decisive factors of Port Competitiveness</u>		<u>GSTEP</u>	<u>Logistical Layer</u>	<u>Buck Consultants International</u>
SW	Location	Geografisch	logistical	Overslagvolumes & marktaandelen
	Nautical constraints	Sociaal-maatschappelijk	transport	Kenmerken overslagstromen
	Hinterland Transport connection	Technologisch	Infrastructural	Economische betekenis
	Physical Assets of the Port	Economisch	locational	indirecte & externe effecten
	Port and Distribution costs	Politiek-juridisch		Trends & ontwikkelingen
	Experience and knowhow Manpower Performance Adaptability and resource Complementary and VAS			SWOT
OT	Market identification			
	Assessment of the Port's Customers' value chain			
	Technological assessment			
	Legal and regulatory assessment			

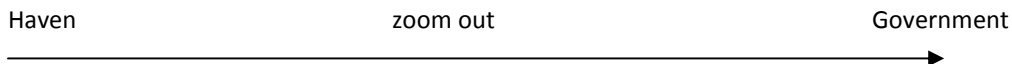
## Methodieken – overzicht

Vier methodieken die een verschillende benadering hebben van het te onderzoeken object: de haven. Een simpele impressie van de verschillende manieren van benadering. Hierbij is wat links is genoteerd het startpunt van het onderzoek en wat rechts is genoteerd het eindpunt.

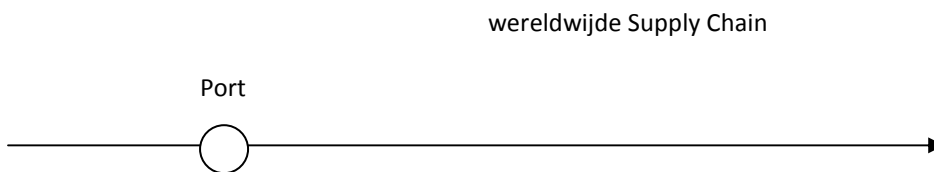
### Decisive factors of port competitiveness:



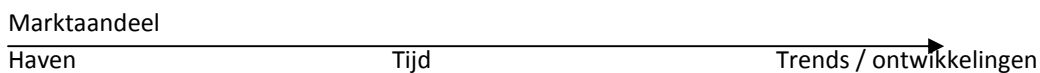
### GSTEP:



### Logistical layers (Theo Notteboom):



### Methodiek gebaseerd op advies van Buck Consultant International:



**Bijlage 4: de criteria**

Thema	subthema 1	subthema 2	Eenheid
1 Locatie	1,1 Nautische aspecten	1,1,1 Diepte haven	meters
		1,1,2 Diepte Cont. Term.	meters
		1,1,3 Max air draught	meters
		1,1,5 maximum vessel dimension	type
		1,1,6 Air draught restriction Bosporus	meters
		1,1,7 Distance to Port Said	Nautical miles
		Port Said sailing time (14knots/h)	dagen / uren
	1,2 Aanloop	1,2,1 sluizen	aanwezig
		1,2,2 pilot services	verplicht
		1,2,3 Tugs assistance	aanwezig
		1,2,4 Tidal range	range
	1,3 Openingstijden	1,3,1 Vrije dagen	aantal
		1,3,2 dagen in de week	gesloten op
	1,4 Weersomstandigheden	1,4,1 Klimaat	
1,4,2 aantal dagen sneeuw per jaar		gem. in dagen	
2 Suprastructuur	2,1 haventerrein	2,1,1 Kadelenkte	kilometer
		2,1,2 Aantal berths	aantal
		2,1,3 haventerrein totaal	hectare
		2,1,4 haventerrein land	Hectare
		2,1,5 haventerrein water	Hectare
	2,2 Containerterminals	2,2,1 aantal	aantal
		2,2,2 aantal kranen	aantal
		2,2,3 operators	
		2,2,4 Inter- / nationaal	internationale nationale
		2,2,5 capaciteit / opslag	in TEU
		2,2,6 capaciteit / opslag	in ha
		2,2,7 Kadelenkte cont. Term.	km
	2,3 Uitbreiding	2,2,8 Aantal berths cont. Term.	aantal
		2,2,8 reeferplugins	per TEU
2,3,1 Plannen		Schaal	
2,3,2 Realistisch		Schaal 1-5	
3 Infrastructuur	3,1 Connectie achterland	3,1,1 connectie via weg (snelweg)	beschikbaar
		3,1,2 connectie via rail	beschikbaar
		3,1,3 connectie via binnenvaart	beschikbaar
		3,1,4 Aansluiting Pan-European corridor	no.
	3,2 weg	3,2,1 aantal snelwegen vanuit haven	aantal
		3,2,2 aantal km tot snelweg	kilometers
		3,2,3 Snelweg gaat naar	stad / alles
		3,2,4 aantal banen	aantal
	3,3 Rail	3,3,1 Railnetwerk - binnenland	Ja / Nee
		3,3,2 Railnetwerk - buitenland	Ja / Nee
		3,3,3 railnetwerk land - elektrisch	Schaal
	3,4 binnenvaart	3,3,4 railnetwerk land - double track	Schaal
		3,4,1 aantal rivieren / kanalen	
3,4,2 kwaliteit			
4 Transport & overslag	4,1 overslagvolumes	4,1,1 Overslag haven totaal	2007
			2008
			2009
		4,1,2 Overslag containers in TEU	2010
			2007
			2008
	4,1,3 Overslag containers in tonnen	2009	
		2010	
		2007	
		2008	
4,1,4 % containers van totaal	2010		
	in Tonnen 2007		
	in Tonnen 2010		
4,2 Verhoudingen - totaal	4,3,1 Transshipment	% totaal	
	4,3,2 Direct call	% totaal	
	4,3,3 import	% totaal	

			4,3,4	export	% totaal	
			4,3,5	grootste aandeel product	in Tonnen 2007	
	4,3	verhouding - containers	4,3,1	Transshipment	% totaal	
			4,3,2	Direct call	% totaal	
			4,3,3	import	% totaal	
			4,3,4	export	% totaal	
	4,4	Modal shift - haven	4,4,1	Overslagpercentage weg	percentage	
			4,4,2	Overslagpercentage trein	percentage	
			4,4,3	Overslagpercentage water	percentage	
	4,5	Modal split - land	4,5,1	% weg - tonkilometer	percentage	
			4,5,2	% spoor - tonkilometer	percentage	
			4,5,3	% water - tonkilometer	percentage	
			4,5,4	% pijplijn - tonkilometer	percentage	
	4,6	marktaandeel - havens	4,6,1	NEA - zie tekst		
	4,7	Kenmerken overslagstromen	4,7,1	Maritieme stromen - zie tekst	schepen	
5	Context	5,1	Politiek	5,1,1	bestuurstructuur	haven
				5,1,2	corruptie land	2000 2005 2010
		5,2	Economie	5,2,1	Economische toestand zie tekst	schaal
		5,3	Juridisch	5,3,1	duurzaamheid	zie tekst
		5,4	Sociaal-Maatschappelijk	5,4,1	inwoneraantal havenstad	inwoners
				5,4,2	inwoneraantal land	inwoners
		5,5	achterland	5,5,1	zie tekst	kaarten NEA

#### Lijst met geïnterviewden:

##### Arwin Stehouwer

HBR, afdeling: CBL, Containers, business manager terminals

##### Bram van der Staaij

HBR, afdeling: Corporate Strategy

##### Eduard Backer

HBR, afdeling: Containers, CBL

##### Karin de Boo

HBR, afdeling: Corporate Strategy

##### Desiree Snippe

Bedrijf: Snippe & Schot (director and partner)

##### Nick van der Ende

##### (Jan Barendrecht)

HBR, afdeling: Logistiek (Containers, Breakbulk & Logistics)

##### Peter de Langen

HBR, afdeling: Corporate Strategy

##### Roger Clasquin

HBR, afdeling: Port of Rotterdam International, PoRInt

##### Michel, Yurne

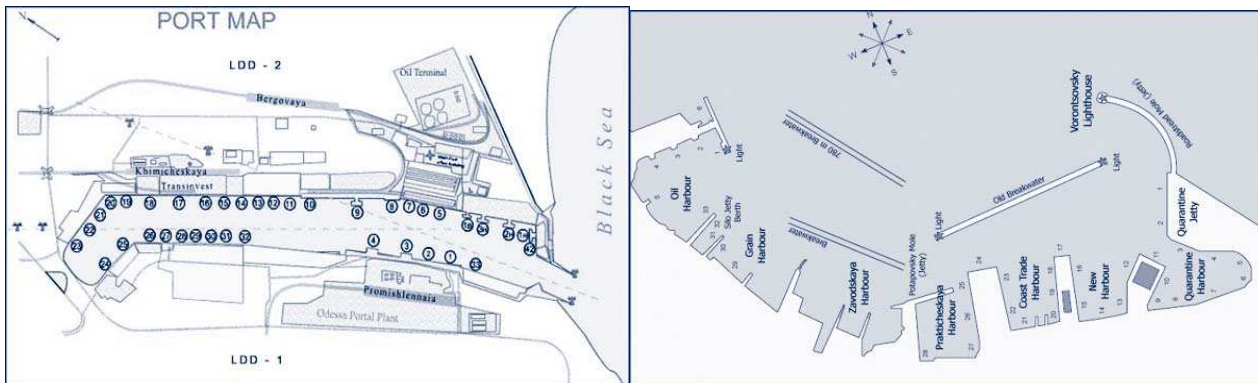
Instituut: Universiteit in Slowakije

##### Victor Schoenmakers

HBR, afdeling: European and International affairs

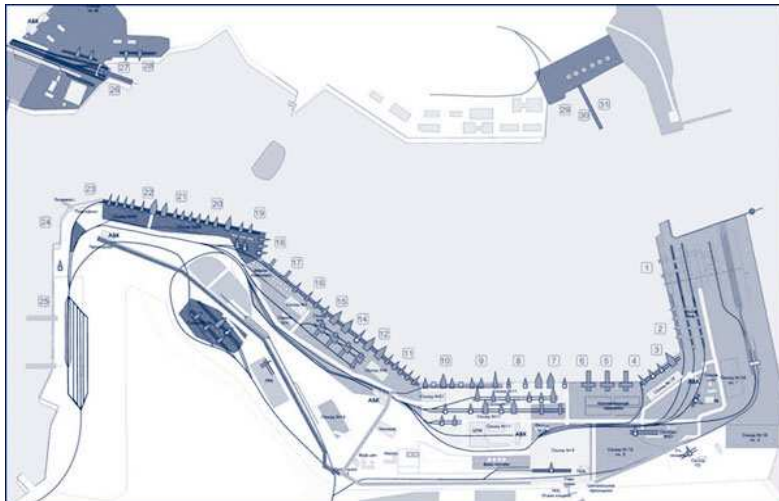
## Bijlage 5: Havenkaarten havens Zwarte Zee

In deze bijlage de havenkaarten van de verschillende havens.



Links: Figuur B5.1a Haven Yuzhne (Port Odessa)

Rechts: Figuur B5.1b Haven van Odessa (Port Odessa)

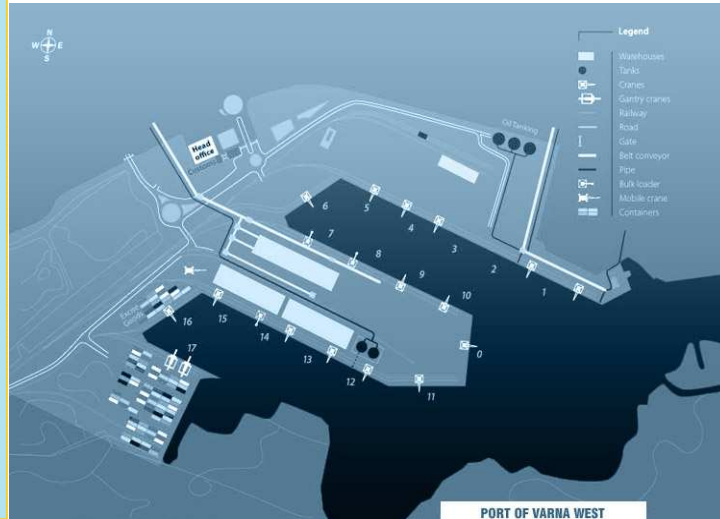


Figuur B5.1c Haven van Illichev'sk (Port Odessa)





Figuur B5.2 Haven van Constantza (RNA)



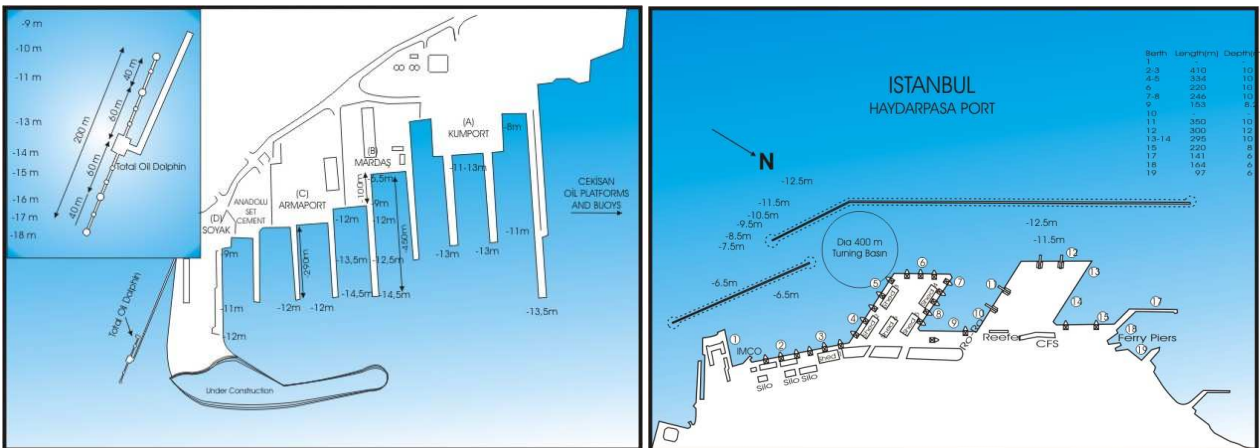
Figuur B5.3a Haven van Varna west (Port of Varna)



Figuur B5.3b Haven van Varna oost (Port of Varna)

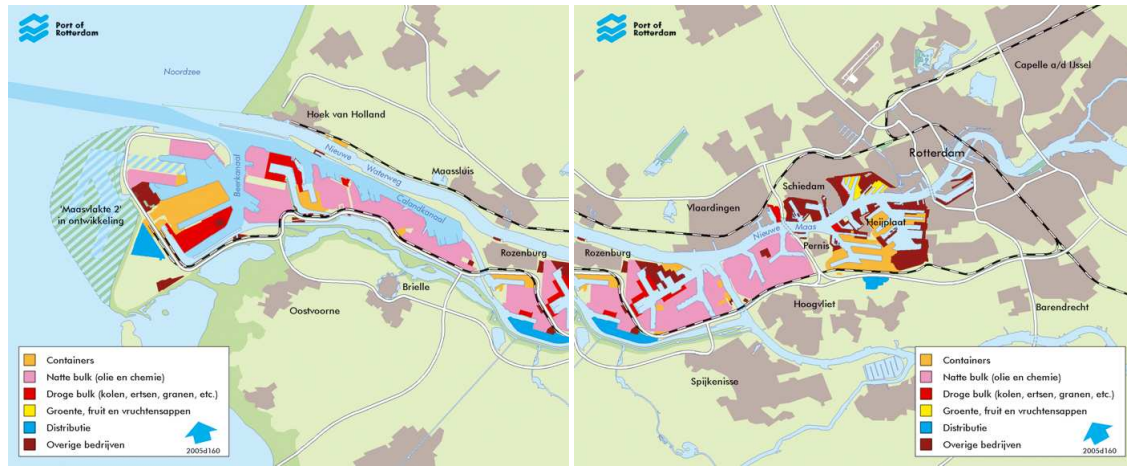


Figuur B5.4 Haven van Burgas (Port of Burgas)



Links: Figuur B5.5a Haven van Istanbul – Ambarli (Cerrahogullari)

Rechts: Figuur B5.5b Haven van Istanbul – Haydarpasa (Cerrahogullari)

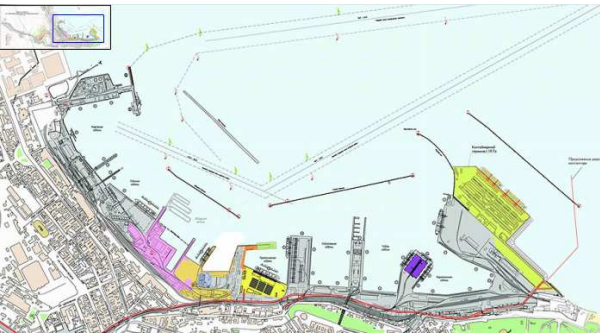


Figuur B5.6 Port of Rotterdam (oost en west) (Havenbedrijf Rotterdam)

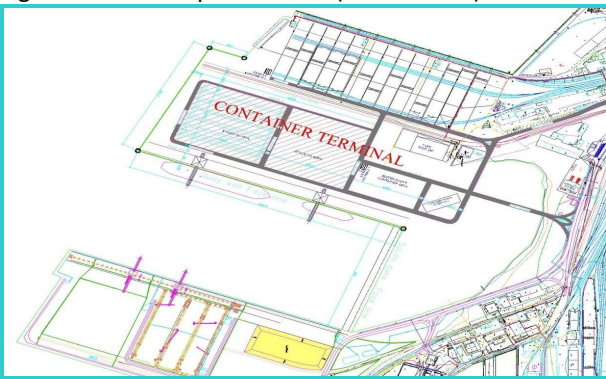
## Bijlage 6: havenplannen



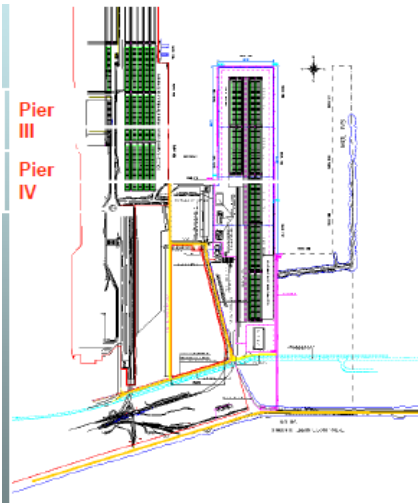
Figuur B6.1 Havenplan van Yuzhne (Berman group)



Figuur B6.2 Havenplan Odessa (Port Odessa)



Figuur B6.3 Port of Burgas Layout of Future Container Terminal - capacity 576 000 TEU (JICA loan) (Port of Burgas)



Links: Figuur B6.4a Pier III en Pier IV

Rechts: Figuur B6.4b Pier III

Pier III S infrastructuur.

- reclaiming land into the sea (aprox. 35 ha.)
- Estimated cost of the project EUR 67 millions

NC MPA SA Constantza intends to promote the project for concession of public works (Ord. 34/2006)



Figuur B6.4c Pier IV

Pier IV S Infrastructure - Three Stages

- Phase I: 35 ha = EUR 118 millions
- Phase II: 55 ha = EUR 155 millions
- Phase III: 70 ha = EUR 140 millions

NC MPA SA Constantza shall promote the project for financing. (Constantza)



## Bijlage 7: Gegevens over vervoer Slowakije en Hongarije



Figure 2.30 Inland waterways in Slovakia

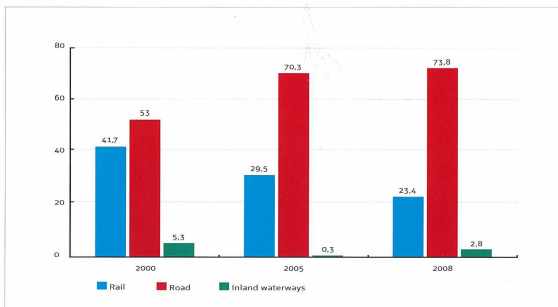


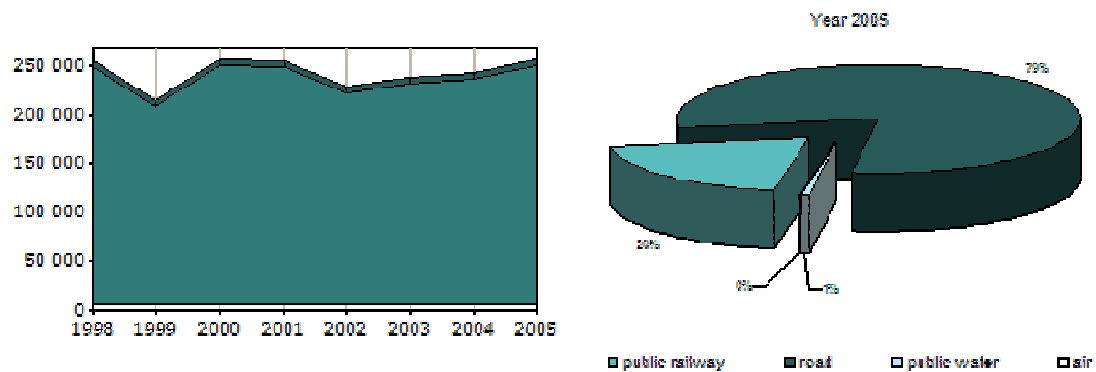
Figure 2.31 Modal split Slovakia

SOURCE Eurostat

Year	Total [thous.t]	of which public railway	road	public water	air	Pipeline transport	
						oil [thous.t]	Natural gas [mill.m3]
1995	<b>266 356</b>	60 776	203 918	1 661	1,280	-	79 023
1996	<b>263 579</b>	58 147	204 015	1 413	3,999	-	81 419
1997	<b>272 903</b>	59 377	212 147	1 378	0,860	11 028	77 539
1998	<b>243 401</b>	56 569	185 659	1 172	0,637	11 136	84 066
1999	<b>201 917</b>	49 115	151 294	1 507	0,776	10 441	88 273
2000	<b>244 686</b>	54 177	188 901	1 607	0,697	9 336	79 210
2001	<b>242 764</b>	53 588	187 624	1 551	0,730	9 559	71 524
2002	<b>215 990</b>	49 863	164 427	1 699	1,002	9 455	70 409
2003	<b>226 122</b>	50 521	174 149	1 451	1,134	9 957	72 692
2004	<b>230 166</b>	50 445	178 085	1 636	0,267	10 432	79 881
2005	<b>244 942</b>	48 089	195 406	1 447	0,400	10 773	84 597

Figuur B7.1 Modal shift Hongarije (River World Forum, 2010)

Freight transportation by transport services firms from transport sector  
Tabel B7.1 Vervoer per modaliteit



Links: Grafiek B7.1 Transport in duizend ton  
Rechts: Grafiek B7.2 Modal shift in 2005 (EU)

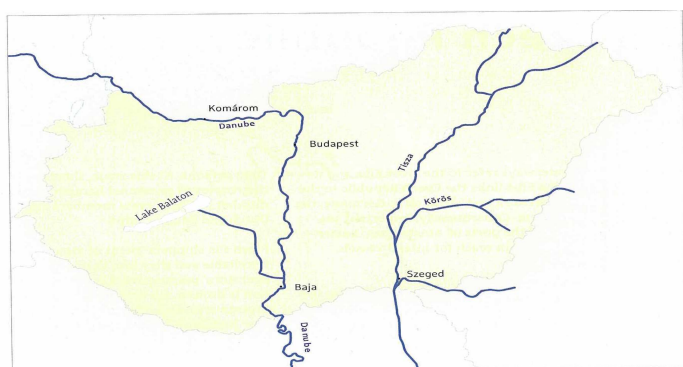


Figure 2.21 Inland waterways in Hungary

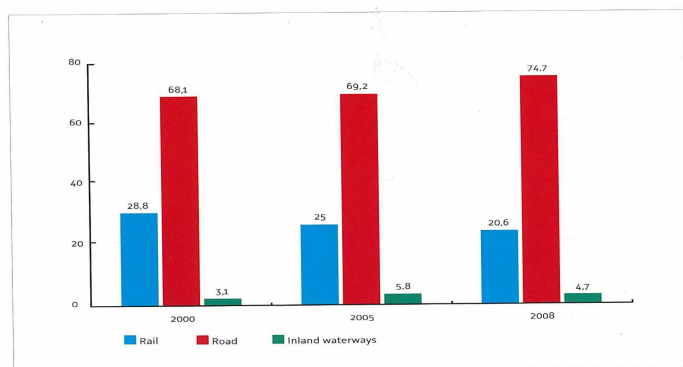


Figure 2.22 Modal split Hungary

SOURCE Eurostat

Figuur B7.2 Modal shift Slowakije (River World Forum, 2010)

## Bijlage 8: maritieme stromen / diensten

Twee voorbeelden van Maersk. Direct call en feeder.

### Port Said - Thessaloniki - Black Sea Service



Figuur B8.1 Maersk feeder: Port Said – Thessaloniki – Black Sea Service

Asia Black Sea Express (ABX)

[Switch Direction](#)



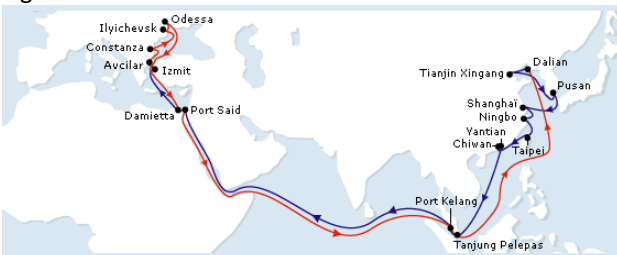
Figuur B8.2 Hapag Lloyd direct call

Twee voorbeelden van CMA CGM. Feeder en direct call.

Malta - Turkey - Georgia - Russia - Ukraine - Romania - Bulgaria



Figuur B8.3 CMA CGM Feeder: Malta – Black Sea



Figuur B8.4: CMA CGM direct call: Asia – Black Sea

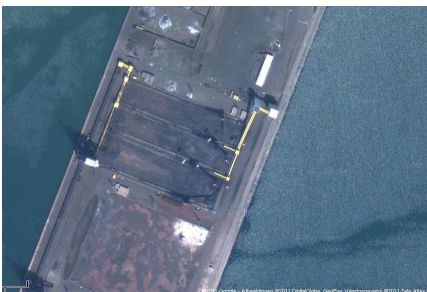
## Bijlage 9: Bulkterminal Burgas

De infrastructurele plannen van de Bulgaarse havens Burgas en Varna wordt geleid door de overheid. De beide havens zijn nu nog 100% in bezit van de overheid. Zij hebben wel plannen om te privatiseren. De aanleiding hiervoor is waarschijnlijk veel gecompliceerder dan de een aanleiding die hier gegeven wordt. Dat de financiële problemen van de overheid een directe aanleiding zijn of slechts een bijkomend voordeel is onbekend. In ieder geval kan wat gezegd worden over de financiële situatie.

Op de officiële website van de haven van Burgas (Port of Burgas) wordt gezegd dat in 2005 een nieuwe bulkterminal is geopend. Deze zou, als we de website moeten geloven, sindsdien operationeel zijn. In een krantartikel (The Bulgarian News, 2011) wordt echter gezegd dat de bouw pas in 2009 gereed was. Hetzelfde jaar, zo zegt het artikel ook, dat er een grote staalfabriek in Sophia, de hoofdstad van Bulgarije, failliet is gegaan. De terminal is hierdoor in grote mate onderbenut. Er zijn enkele argumenten om aan te nemen dat de terminal geen of weinig lading verwerkt.

Een satellietbeeld van google maps uit 2011 laat zien dat der terminal leeg is. De nieuwe terminal is het gebeid met de gele kranen. Ook andere terminals zijn vrijwel leeg. De overslagcijfers van de haven zijn zeer lastig ter achterhalen. Deze zijn niet geplaatst op de officiële website van de haven. Er zijn alleen wat onduidelijke cijfers waarbij het jaartal onbekend is.

Een belangrijker argument en tevens een gevolg van de lage bezettingsgraad zijn de financiële problemen van de terminal. In het artikel is te lezen dat de overheid problemen heeft om de lening af te betalen. De lening heeft een rente van 1,4% bij een Japanse bank. In het artikel wordt gesteld dat andere plannen hierdoor zeer onwaarschijnlijk worden. De overheid is nu bezig om de aangevraagde lening voor containerterminals in Varna en Burgas op te zeggen. Een spoorrails vanuit Burgas, die buiten de EU subsidie valt, zal waarschijnlijk ook niet doorgaan.



Figuur 4.3 Nieuwe bulkterminal Burgas (Google, Tele Atlas, 2011)



## Bijlage 10: Havenbedrijf Rotterdam

Het bedrijfsprofiel:

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) heeft twee aandeelhouders: Gemeente Rotterdam en de Staat. De functie van het HbR is: beheerder, exploitant en ontwikkelaar van Rotterdamse haven- en industriecomplex (HIC).

De doelen van het HbR zijn:

- Zorgen voor veilige, schone, vlotte en beveiligde scheepvaart.
- Zo efficiënt en duurzaam mogelijk haventerreinen ontwikkelen, uitgeven en beheren.

De inkomsten van het HbR worden verdiend door grond te verhuren en het innen van havengelden. Dit betekent dat zij zelf investeert in nieuwe grond, zoals de Maasvlakte II (MV2), en investeert in infrastructuur. Tevens worden investeringen gedaan om de scheepvaart zo optimaal mogelijk te laten verlopen. Investerings zijn bijvoorbeeld het verkeersbegeleidend systeem.

Missie en strategie:

De missie van het Havenbedrijf Rotterdam N.V., geformuleerd vanuit de Statutaire doelen en in het ondernemingsplan 2011-2015, luidt:

**‘Het Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelt in partnerschap dé Europese haven van wereldklasse.’**

Het HbR is er op gericht om continu te verbeteren tot de meest efficiënte, veilige en duurzame haven ter wereld. Zij creëert waarde voor klanten door het ontwikkelen van ketens, netwerken en clusters, in Europa én in groeiemarkten wereldwijd.

Het Havenbedrijf is als ondernemende havenontwikkelaar dé partner voor klanten van wereldklasse, in petrochemie, energie, transport en logistiek. Hiermee wil het HbR ook de concurrentiekracht van Nederland versterken.

Rotterdam: Homebase & Showcase. Dat staat in het nieuwe ondernemingsplan *Wereldklasse doen!* Centraal. Hierbij zijn vier strategieën ontwikkeld:

- ondernemende ontwikkelaar
- verbinden met groeiemarkten
- partnering met klanten van wereldklasse
- waarde creëren in ketens en netwerken

De kernwaarden zijn de belangrijkste waarden in de organisatie. Zij moeten het Havenbedrijf helpen hun werk te doen, de samenwerking te bevorderen, het ondernemingsplan te realiseren en aangeven hoe het HbR door de buitenwereld gezien wil worden. De kernwaarden zijn:

**Passie:** Passie voor de haven en het vak.

**Samen:** Samenwerken onderling, maar ook samen met stakeholders, klanten en aandeelhouders om onze gezamenlijke ambities te realiseren.

**Steeds verbeteren:** Willen leren, evalueren, ontwikkelen en grenzen verleggen.

**Vertrouwd:** Vertrouwd voor onze omgeving, een zorgvuldig en betrouwbare partner, voorbouwend op onze solide basis.

### Corporate Strategy

Corporate Strategy is de aanjager van vernieuwing en strategievorming voor het Havenbedrijf Rotterdam en de haven met als focus de (middel)lange termijn.

De afdeling ontwikkelt de visie, de strategie en het bedrijfsplan van het Havenbedrijf. Ook start en leidt CS bedrijfsbrede, innovatieve projecten. Kernactiviteiten van de afdeling zijn verkennen (onderzoek, analyseren en signaleren), verdiepen (verzamelen data en ontwikkelen concepten/corporate intelligence), regisseren en coördineren van visie- en strategievorming,



én deze verankeren (overdragen naar de lijn/invoeren in de organisatie). Deze activiteiten worden uitgevoerd binnen drie clusters Haven & Ruimte, Economie & Ketens en Kennis & Innovatie.<sup>1</sup>

## Bijlage 11: Interviews

2 maart 2011

11:00 uur

11<sup>de</sup> verdieping HbR

### 5.3 Arwin Stehouwer

Afdeling: CBL, Containers, business manager terminals

Met het oog op de Zwarte Zee havens en haar achterland is van belang de afstand vanuit de havens tot het achterland. Bijvoorbeeld: Hongarije, Oostenrijk, etc. Wat zijn de afstanden en transittijden.

Patrick Vroegop heeft een rapport geschreven over Koper. Hij is ook business manager bij CBL, projectmatig.

Arwin Stehouwer is business manager van Container terminals, hij gaat dit doen voor MV2.

Wat projecten zijn waar hij zich mee bezig houdt is vooral intern. Uitwisseling containers over terminals in Rotterdamse havens is een issue. Worden er besloten wegen aangelegd of niet.

De Amazone haven wordt verbreedt. Dit gebeurt omdat rederijen, terminals hier om vragen. De trend van steeds grotere schepen zet zich in. Er zal een stuk van de huidige kade afgebroken worden en de haven wordt verdiept, zodat er schepen tot ongeveer 16.65m kunnen binnenvaren.

Wat ook speelt is het verplaatsen van de Fruit-terminal naar de Zuid-oever. Er wordt geprobeerd dit te integreren in een containerterminal, aangezien fruit steeds meer in containers vervoerd wordt.

De klanten van Arwin zijn ECT, APMT, Uniport, Shortsea, DPworld, etc.

Achterlandverbindingen zijn heel belangrijk. De Zwarte Zee havens zijn hier nog niet heel goed in / slecht in en bedienen daarom alleen nog hun captive achterland.

Het is vooralsnog geen concurrent van Rotterdam. Als hun achterlandverbindingen echter beter worden, kunnen deze havens een bedreiging vormen. Nu zijn de terminals groot genoeg om de huidige capaciteit te handelen. Als de vraag groter wordt, zullen de terminals groter worden. Het is niet zo dat de terminals groter worden en dat dan pas de vraag ontstaat. Dat doen investeerders niet. Het is een wisselwerking. De ontwikkeling tussen achterlandverbindingen en terminalontwikkelingen gaan gelijk op.

Bedrijven investeren alleen in terminals als dit terug te verdienen is. Dat is hun business namelijk.

Wanneer kiest een rederij voor een haven?

kosten

productiviteit. Wat kan die haven.

Voor de grootste containerschepen zijn de slotprijzen erg laag. In dit geval is het soms voordelig om door te varen naar Rotterdam, omdat je grote volumes hebt.

In het achterland gaat het voor de rederijen om de kosten. In welke markt ben je bezig en hoe kun je die markt goed bedienen.

Antwerpen, Zeebrugge, Hamburg, Wilhemshafen, etc. hebben allemaal of goede nautische aspecten of goede achterlandverbindingen.

Dé kracht van Rotterdam is dat zij dat beide heeft. En een goede achterlandbereikbaarheid en goede nautische aspecten.

Weg: alleen direct achterland. Urgente lading.

In de modal shift hebben terminals een belangrijke rol. Zij hebben er echter beperkt invloed op. Zij kunnen de infrastructuur aanleggen. De handling naar de modaliteiten binnenvaart en rail optimaal inzetten.

Het HbR praat ook met rederijen en verladers. Het project met Philips is een goed voorbeeld. Duurzaamheid en kosten zijn essentieel in de achterlandbereikbaarheid. Daar gaat het uiteindelijk om.

Zwarte Zee havens lopen achter op West-Europese havens. En Rotterdam loopt in het Westen voor. Rotterdam legt in haar afspraken met terminals ladinggaranties vast. Het is de vraag of andere havens dat ook doen, als zij hun havens gaan uitbreiden.

In het verbeteren van achterlandverbindingen ben je sterk afhankelijk van anderen. Als je Hongarije wilt bereiken, moeten zij ook de infrastructuur, bijv. spoor, verbeteren.

Rotterdam zet in op een gefaseerde groei, waarbij er dus ladinggaranties zijn.

Interessante vragen voor het onderzoek:

Welke operators zitten daar?

Wat zijn hun uitbreidingsmogelijkheden?

Zijn het internationale of nationale spelers? (nationale zijn meer gericht op dat gebied en zullen dus waarschijnlijker, als ze gaan uitbreiden, daar uitbreiden)

Arwin is geïnteresseerd in het algemene beeld. Vooral de trends en ontwikkelingen van het gebied, zijn voor hem belangrijk.

1 maart 2011

14:00 uur

15<sup>de</sup> verdieping HbR

## 5.4 Bram van der Staij

Afdeling: Corporate Strategy

In het gesprek wordt eerst het plan van aanpak besproken. De heer van der Staij heeft Marjon den Hollander bij het onderzoek naar de Middellandse Zee havens begeleid. Hij heeft goed zicht op het onderzoek en diens eisen. Het onderzoek is relevant voor de concurrentiepositiebepaling waar hij aan meewerkt.

Probleemanalyse:

Toevoegen. Waarom is dit gebied (ZZ-havens) belangrijk? Ook omdat het aanliggende gebied zich economisch gaat ontwikkelen / aan het ontwikkelen is. Procentueel stijgen zij hard, absoluut stelt het nog niet veel voor.

De (technische) industrie / productie in dit gebied groeit sterk. Hierdoor komt het zwaartepunt van de productie in Europa oostelijker te liggen.

Pireaus is opgekocht door 'China'. Wat is hun idee hierbij. Zij kunnen veel grondstoffen / halffabricaten leveren aan dit gebied.

Is dit een concurrentiegebied voor Rotterdam?

Rotterdam wil haar achterlandverbindingen in principe zo ver mogelijk laten strekken. Zij verwacht een groei in Hongarije, Tsjechië, ..

Duitse mobiliteitsindustrie investeert in fabrieken in Roemenie.



Probleemstelling: strategie. Op langer termijn.

Als een bepaalde ontwikkeling in gang wordt gezet, zal deze zich waarschijnlijk, als niets raars zich voordoet, voortzetten. Dus in onderzoek kijken naar 10 jaar (feitelijke plannen) en verder (wat ontstaat hieruit, wat is de trend).

Ontwikkeling: Zwarte Zee – Kaspische Zee kanaal.

Interessante dingen om mee te nemen in onderzoek.

Welke soorten bedrijven investeren in regio, havens? Dit zegt wat over de ontwikkelingen, verwachtingen, etc.

Supply chain:

consumentenmarkt

productie

Economische Voorlichtingen Dienst (EVD). Zij hebben landdeskundige in dienst.

In de lijst met criteria is achterland een belangrijke. Hoe gaan de ontwikkelingen van de Donau zich ontwikkelen?

Roemeense binnenvaarders zijn prijsvechters. Binnenvaart van Constantza naar achterland is weinig.

Kijken naar soort ladingstromen.

Zijn er terminals in de planning?

Hoe stabiel is een haven?

Constantza is een zootje, rommel, corrupt, etc.

Istanbul, geen duidelijkheid autoriteit.

Er waren geruchten dat Chinezen uit waren op haven van Constantza. Uitzoeken.

Wat voor ideeën zijn er en hebben deze ideeën invloed op de ontwikkelingen? Waarom zijn die ideeën er?

General Electric.

Trends: onderzoek doen naar ontwikkelingsmogelijkheden. Welke kansen liggen er voor een haven. Ook weer de link met mogelijke ideeën van investeerders. EU.

Is het nuttig om hier op in te spelen.

Onderzoeken naar ontwikkelingen in de regio. Kijken naar rapporten die zijn geschreven over ontwikkeling Oostblok+.

Investeerders bekijken dit ook.

Karakteristieken van havens meenemen.

Verwerken in SWOT.

Kenmerken, 1. 2. 3.

Lijst havens --,-,0,+,++ bijvoorbeeld.

1.

2.

Etc.

Onderzoeken: wat is het achterland van Odessa, Illichevs'k?

De beroepsbevolking is vrij technisch georiënteerd. Werken in fabrieken, etc.

Wat zijn de volumeontwikkelingen?

Over sommige havens kun je niets vinden over overslagvolumes, maar wel over toekomstplannen en andersom. Dit maakt niets uit. Je maakt een overzicht / tabel met alle gegevens over havens en op basis daarvan kun je een goed advies geven.

Turkije is flink in opkomst.

23 februari 2011

16:30 uur

12<sup>de</sup> verdieping HbR

## 5.5 Eduard Backer

Afdeling: Containers, CBL

In het begin van het gesprek wordt kort gesproken over Mid-Zee havens. Dhr. Backer geeft aan dat hij hiervan meer dacht dat het concurrenten waren dan Zwarte Zee havens.

Eduard is business manager containers. Rederijen en feederoperators.

Joyce Blik is hoofd containers. Wellicht interessant om hier ook eens mee te gaan praten.

Wat de taak is van Eduard is om het marktaandeel van Rotterdam in de ARA / Hamburg Le Havre range te vergroten. Meer boxen naar Rotterdam krijgen. De grootste concurrenten zijn Antwerpen en Hamburg.

Hij heeft veel contact met de rederijen en diens agenten. Hij gaat ook langs de hoofdkantoren.

Hij vertaalt wat de rederijen willen naar HbR en wat HbR wil naar de rederijen. Rotterdam zal, is zijn verwachting, binnenkort niet minder belangrijk worden. Zeker niet door bedreiging van de Zwarte Zee havens.

Hij noemt een belangrijke bedreiging voor Rotterdam. Rotterdam valt binnen een ECA-gebied. Dit betekent hogere brandstofkosten. Mid-Zee hoort hier niet bij.

Dit kan gevolgen hebben voor de concurrentiepositie van Rotterdam. Grotere schepen kunnen er voor kiezen om containers in de Mid-Zee te droppen en te feederen naar West-Europa.

Positief voor Rotterdam is de trend van grotere schepen. Vroeger liepen grote schepen 5-6 havens aan. Tegenwoordig 3-4. De echte grote jongens zullen misschien zelfs maar 2 havens aan gaan lopen.

Hamburg en Antwerpen kunnen de grote schepen gewoon niet aan.

Vooralsnog kun je in West-Europa niet om Rotterdam heen. Geografisch gezien en nautisch gezien.

De Mid-Zee havens hebben lang geprobeerd om lading te verschepen naar Zuid-Duitsland. Maar dit is nooit van de grond gekomen. Ze kwamen bergen niet over.

Koper en Trieste ziet Eduard als bedreigingen. Er is daar steeds meer lading, ook op verzoek van klanten.

Het is gewoon niet logisch om om Europa heen te varen voor transport naar Oost-Europa.

Uitzoeken containerschepen door Bosporus.

Welke rederijen

Welke diensten

Wat zijn de beperkingen van de Bosporus.

Rederijen zijn puur cost-driven. Als een haven als Constantza goede prijs aan kan bieden en snel en betrouwbaar is, zullen de rederijen daar gewoon aankloppen.

Volgens Eduard gaat Tsjechië tegenvallen. Er is heel veel concurrentie daar vanuit MED en Hamburg. (als derde spoor er komt, kan dit wel lukken, maar blijft concurrentie hoog)

Er is veel Relay naar dit gebied.

Hamburg →

→ Duisburg → Polen, Tsjechië, etc.

Rotterdam →



Er is volume nodig om mee te kunnen doen in deze concurrentie.

De feederoperators zijn geïnteresseerd in Zwarte Zee. Zij doen daar dingen. Cosco heeft Piraeus gekocht. Gaan ze vanuit daar feederen naar Zwarte Zee?

Het natuurlijke achterland, captive hinterland, van een haven ligt zo'n 200 km van een haven. Dit is het wegtransportgedeelte. Als wegtransport duur is zo'n 100 km.

Rotterdam doet:

feederen, transshipment. Scandinavië, UK, etc.

achterland. Rijn. Binnenvaart tot Basel. Hier is R'dam heel sterk.

rail. Dit blijft vechten voor Rotterdam. Heel veel concurrentie.

Er zit ook een einde aan het achterland. Op een bepaald moment is de afstand gewoon te groot. De grens zal ong. liggen bij Oostenrijk.

In Rotterdam is alles goed geregeld. Dus wat haven an sich betreft is Rotterdam ook nog goed.

Transshipment is ook een harde markt. Hier ook veel concurrenten: Zeebrugge, Wilhemshafen, ...

Eduard zou een samenwerking tussen Constantza en Rotterdam wel zien zitten. Kan nuttig zijn en voor de flexibiliteit zou het goed zijn.

Hamburg heeft een heel groot probleem. Grote schepen gaan niet meer naar Hamburg. Het ligt te ver het achterland in. Maar als je andere Duitse havens meerekent is dat gebied veel groter dan Rotterdam.

Je moet als Rotterdam niet met Vlissingen samen willen werken. Is niks.

Groter denken dan dat: Antwerpen.

Rotterdam: import Deepsea Azië

Antwerpen: export Breakbulk Trans-Atlantisch

Moeilijk om echt samen te werken.

Het rapport en dingen opsturen naar de heer Backer.

24 februari 2011

10:00 uur

15<sup>de</sup> verdieping HbR

## 5.6 Karin de Boo

Afdeling: Corporate Strategy

Karin heeft van NEA, zie documentatie havenvisie 2030, ramingen voor de consumptiebehoefte in Europa. Deze kaarten geven aan hoe dit zich gaat ontwikkelen en hoe deze economieën worden bevoorrad via welke havens en welke wegen.

In het gesprek wordt duidelijk dat niet alleen gekeken moet worden naar deep sea, maar naar maritieme lading. Transshipment moet namelijk ook meegenomen worden. Havens in Bulgarije hebben geen grote diepgang, maar kunnen wel groeien in containervolume als zij een spoke worden van bijvoorbeeld Constantza. Het gaat dus om de verwerking van containers in de havens. Hoeveel stroomt er door de haven het achterland in. Dit is maritieme lading.

Belangrijke vraag:

Hoeveel goederen kunnen zij naar het achterland brengen?

Midden-Europa gaat zich ontwikkelen. Dit is een grijs gebied. De gebieden zijn in Europa vrij goed verdeeld in captive hinterlands. Eén gebied is echter voor alle havens een contestable hinterland, namelijk Midden-Europa. Dit gebied gaat zich, zoals gezegd, ontwikkelen en hier zal dus, zo is de verwachting, een strijd om lading plaats gaan vinden.

Als Rotterdam met Constantza gaat samenwerken kunnen zij samen wellicht dit gebied beheersen. Als de achterlandverbindingen daar tenminste de mogelijkheid toe bieden.

In Europa worden de achterland verbindingen steeds beter en je ziet dat de reders hun keuze langzamerhand op andere criteria gaan baseren. Waar wordt je het best geholpen? Prijs, snelheid, etc.

Op transshipment verdient Rotterdam veel. Er komen volle grote schepen de haven binnen en er gaan ook weer kleine volle schepen naar buiten. Dubbele havengelden. Dit is beter dan dat er kleine volle schepen binnenkomen en leeg teruggaan. Dat gebeurt bij de hubs.

De diepte van de havens is hierbij van belang. Of de havens aan de Zwarte Zee de diepte hebben om zo'n hubfunctie aan te kunnen is de vraag.

Rotterdam en Constantza zouden kunnen samenwerken om de flexibiliteit te verbeteren. Er zijn scenario's denkbaar waarbij het relevant is om snel over te kunnen schakelen. Denk aan lorelei incident.

De kaarten over de ontwikkelingen in Mid-Europa zijn gebaseerd op een theoretisch model. Het kan interessant zijn dit te linken aan de reële infrastructurele ontwikkelingen in het achterland.

Wat Nick heeft gedaan bij logistiek is echt gebaseerd op de markt. Dit kan ook aan het model gelinked worden. Dan combineer je markt en theorie.

Dan de Donau onrealistisch lijkt, is volgens Karin niet zo. Als daar veel investeringen in gedaan worden, is het best mogelijk dat daar rendabel maritieme lading mogelijk is.

Als de havens zich op langer termijn gaan ontwikkelen dan kan het een bedreiging zijn voor Rotterdam. De groei van deze havens worden ook gefaciliteerd door de groeipotentie van de regio.

Wat volgens onderzoeken niet is gebleken, is dat er een correlatie is tussen economische groei en overslag groei.

Wel is er een correlatie tussen industriële output en buitenlandse investeringen.

Dit laatste gebeurt in Oost-Europa.

In het onderzoek moet ik goed letten op het verschil procentuele groei en absolute groei. 100% groei van iets heel kleins, is nog steeds heel klein.

ECT zegt dat als een containerterminal minder dan 70% capaciteit draait, ze verlies draait. Wat is hiervan de invloed op de Zwarte Zee havens. Als in West-Europa overcapaciteit ontstaat bijv.

Terminals worden steeds commerciëler. Eerst deden ze iets technisch, nu zijn ze operationele bedrijven.

3 maart 2011

10:00 uur

15<sup>de</sup> verdieping HbR



## 5.7 Desiree Snippe

Bedrijf: Snippe & Schot (director and partner)

Snippe & Schot doet alleen bulk. Graan en kunstmest. Geen containers. Ze zit daar wel aan te denken om daar wat mee te gaan doen. Lange termijn.

Containerstromen in Constantza groeien. Desiree wil graag de resultaten van het onderzoek hebben.

10 jaar geleden was de containerhandling nog heel laag.

Waar Snippe & Schot zich op richt is de graanschuur van Europa. Kunstmest en graan. Wel maritieme lading. Er komt kunstmest Europa in, graan gaat Europa uit. Vooral via Constantza.

Een grote bottleneck op de Donau zit tussen Duitsland en Oostenrijk. Dit stuk is 1/3 van het jaar (on)bevaarbaar. De waterstand is dan te laag. De stand is dan ca. 1,60 m. Duwbakken zijn 1,70m. Is al heel laag. Donau is vrij ondiep, Snippe & Schot hebben daar op ingespeeld. Normale binnenvaartschepen, containerbinnenvaarders, kunnen daar haast niet komen. Een ander voordeel van duwbakken is, dat je ze in grote konvoien kan plaats. Dan kun je ze ook uit elkaar halen i.v.m. sluisen ed.

Er is voor dit soort binnenvaart volume nodig. Daarvoor zijn duwbakken ook meer geschikt. Dat lijkt dus vooralsnog voor containers de beste kans te zijn.

Desiree geeft aan dat hun business in Oost-Europa blijft. In verband met de bottleneck komen zij niet verder dan Wenen.

Grosso modo leveren zij op Hongarije en Servië. Rotterdam kan dus ook maar tot de grens van Duitsland komen.

Deze bottleneck zit tussen Regensburg en Passau op de Donau.

Snippe & Schot gebruikt konvoien van 6 duwbakken. 12 a 15.000 ton.

Zij bevoorraden de akkers van Hongarije en Servië met kunstmest en halen graan op. Via kleine vrachtwagentjes naar binnenvaart.

Izmajil en Reni zijn twee havens in de mond van de Donau. Op de grens van Oekraïne en Roemenie. Deze havens horen bij Oekraïne. Dit is vooral bulk.

In Izmajil doet men ook voor de kust, zonder havengelden te heffen, met drijvende kranen overslag.

Constantza is met een kanaal verbonden met de Donau, ligt er dus zelf niet aan.

Zij doen vooral lading naar Hongarije en Servië. Constantza is ook een graanschuur en is sterk in opkomst.

Een trend is dat fabrieken uit West-Europa verplaatsen naar Oost-Europa. Het roro-verkeer is bijvoorbeeld erg gegroeid.

economie, hogere lonen, consumentenbehoefte, meer containers.

Productie, idem.

Constantza groet alleen maar meer. Bulgarije- Varna, wel ontwikkelingen, maar ligt niet aan de Donau. Heeft dus niet meteen dat voordeel van goede achterlandverbinding.

De Donau is een grote achterlandverbinding, die niet heel betrouwbaar is.

Zoals gezegd is dit tot de grens van Duitsland een goede verbinding.

Constantza, is volgens Desiree, een grote concurrent van Rotterdam.



Het was vroeger armoedig, maar is steeds groter. Het is van bijna nul gekomen. Vanuit China is het ook gewoon dichterbij. Het kan zo'n 4000km schelen.

Het laden en lossen in Constantza duurt veel langer dan in Rotterdam. Hier is het geautomatiseerd. In Constantza zijn de manuren ook nog goedkoop, dus de urgentie komt niet van de kosten. Wat wel kan is dat uiteindelijk de tijd belangrijk gaat worden en ze dus moeten overstappen. De autonome groei mogelijkheid is enorm. Er valt enorm veel winst te behalen met de huidige capaciteit.

Wat verstanding is, is om te praten met verladers. Waarom maken zij die keuze. Wat zijn hun partners?

Kans om te groeien is er. Er zijn echter ook investeringen nodig.

rail is niet optimaal

weg is sterk verbeterd, maar nog steeds niet ideaal.

Binnenvaart is vooralsnog niet rendabel

Beperkingen op de Donau zijn de sluisen. Maar met duwbakken in konvooien kun je ze splitsen. Tevens is de Donau niet heel diep, wat een beperking is.

De Donau is wel ontzettend breed (op sommige stukken zie je de overkant niet). Er is dus ruimte genoeg voor grote konvooien.

Er is dus een kans voor Constantza om binnenvaart containers te gaan doen.

Een probleem in de haven is het weer. Er is veel wind en stormen kunnen de haven regelmatig stil leggen. Terminals worden zelfs wel eens gesloten i.v.m. weer.

Betrouwbaarheid.

De betrouwbaarheid wordt steeds beter, maar komt van ver. Corruptie is aanwezig. Je moet voor alles een beetje betalen. Er is overal wel een belasting voor die niet duidelijk is. Dit is dus niet altijd door de overheid bepaalt, maar wordt ergens in het leven geroepen. Een goede agent kan hier wat aan doen, maar ook agenten zijn niet altijd betrouwbaar.

Een groot bedrijf wat daar zaken doet is Rhenus. Zij willen echter hun handen niet branden aan corruptie en dus laten zij dit soort zaken opknappen door kleine bedrijfjes.

Er zijn in Roemenie staatsrederijen. Zij hebben heel weinig geld. Er wordt veel geld naar de overheid van Roemenie geschoven. De haven van Constantza is een overheidsinstantie en schuift weer veel door naar andere overheidsinstanties als de staatsrederij. Zo blijft er veel intern. Er is wel privatisering gaande, maar dit gaat heel langzaam en moeilijk. Het komt niet van de grond.

De EU investeert veel in deze landen. Roemenie heeft, zeker sinds de crisis, grote tekorten. Zeker in de wegen is veel geïnvesteerd door de EU. Voor de Donau zijn ze dat van plan.

De besluitvorming gaat heel langzaam in Roemenie.

De betrouwbaarheid is geen bedreiging voor Constantza. In Oekraïne is het wat erger, maar over het algemeen geen probleem.

De railsector in Oekraïne, Wit-Rusland, en andere omringende landen is dramatisch. Snippe & Schot haalt wagons uit Wit-Rusland. Dit gaat heel vaak mis. Er mist af een toe een wagon. Hier wachten ze niet eens meer op.

De binnenvaart echter is veilig en betrouwbaar.



Het spoor is ook enorm verouderd. Er moeten flinke investeringen gedaan worden. Oekraïne en Wit-Rusland hebben dit probleem. Het kan ook een kwestie van cultuur zijn.

Zoals gezegd schuiven bedrijven veel toe naar de eigen regio, eigen overheidsbedrijven.

De Donau is ook een natuurgebied en dus is het heel moeilijk om daar een inlandterminal aan te leggen.

De economie heeft een flinke dip gehad. Op langer termijn groeit de economie in Oost-Europa echter.

Er wonen veel arme mensen in Oekraïne, Roemenie en Bulgarije. En hele rijke mensen. Het verschil tussen arm en rijk is heel groot. In Constantza is een paard en wagen niet ongewoon. Tien jaar geleden reden er nog helemaal geen moderne auto's.

Er komen steeds meer fabrieken, waaronder staalfabrieken.

Een verwachting is dat West-Europa, net als de USA, steeds meer diensten gaat aanbieden i.p.v. productie. Zie trend Duitsland: hoogwaardige automotive. Deze autoproduktie gaat naar Oost-Europa.

China is nog steeds de motor en ook zij hebben belang bij de ontwikkeling van Oost-Europa. Pireaus.

De ontwikkeling in Constantza gaat langzamer dan verwacht. Veel betrokken partijen hadden de boost al verwacht, maar deze is vooralsnog altijd uit gebleven. Er is natuurlijk wel flinke groei, maar nog niet exponentieel.

Tot slot vraag hoe Rotterdam op deze ontwikkelingen in kan spelen.

Rotterdam zou zeker met Constantza moeten investeren, volgens Desiree. In ieder geval samenwerken en inlandterminals aanleggen. Dit is enorme kans. Snippe & Schot is hier zelf ook naar aan het kijken.

De Donau moet benut worden. Het is een mooie weg voor transport.

Constantza is over het algemeen een kans.

Er zijn nu nog weinig terminals op de Donau.

Van Desiree krijg ik nog wat informatieve websites. Ik zal haar uitnodigen voor de tussenpresentatie.

18 februari 2011

10:00 uur

12<sup>de</sup> verdieping HbR

## 5.8 Nick van der Ende

### 5.1.1 (Jan Barendrecht)

Afdeling: Logistiek (Containers, Breakbulk & Logistics)

Nick heeft de marktpositie van Rotterdam in het contestable achterland in kaart gebracht. Dit bestaat uit Zuid en West-Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Tsjechië, Zuid-Polen, Slowakije en Noord-Italië. Hij heeft alleen naar maritieme containerlading gekeken.

Hij heeft eerst naar achterlandverbindingen gekeken en vervolgens naar overslagcijfers gezocht. Hij kwam tot de conclusie dat alleen trein echt relevant is voor het achterland verder dan de Rijn. Dus Oostenrijk, Noord-Italië, Slowakije, Tsjechië zijn met binnenvaart niet belangrijk. Alleen rail speelt hier een rol. Naar wegvervoer hebben ze niet gekeken. Dit was moeilijk te achterhalen en niet heel relevant. Er is een trend dat wegvervoer steeds meer op alleen korte stukken ingezet wordt en wegvervoer vervoert weinig maritieme lading.

D-status heeft veel gegevens over goederenstromen in en door Duitsland.

Tsjechië is voor Rotterdam een grote markt. Hier wil zij haar achterland versterken.

Nick geeft aan dat het voor Logistiek heel relevant zou zijn om te weten wat het marktaandeel van Zwarte Zee havens is in het contestable achterland van Rotterdam. Dus hoe doet Constantza het in Tsjechië bijv.

Tsjechië is een groeisegment. In Budapest heeft Rotterdam een RR gehad (Rotterdam Representative). Peter ten Broek heeft zich hier mee bezig gehouden. Hij zit in de markt en doet veel projecten in Hongarije. Vooral spoor.

In het achterland wil Rotterdam een sterkere positie verwerven door eigendommen te nemen in grond en daar inlandterminals bouwen.

Het marktaandeel is belangrijk om mee te nemen. Ook is infra- en Suprastructuur belangrijk.

Waar Nick in geïnteresseerd is, is de modal split van havens van de Zwarte Zee. Hij geeft aan dat truck-havens weinig concurreren met Rotterdam. Er wordt waarschijnlijk weinig maritieme containerlading van Rotterdam naar Hongarije gereden. Het gaat om rail. Maar om een goede railhaven te zijn heb je veel diensten nodig. Een dienst heeft minimaal 20.000TEU nodig om te kunnen functioneren. Aangezien de havens nog weinig maritieme lading hebben, kunnen zij (nog onbekend of dit klopt) weinig diensten aanbieden. Voor Rotterdam is dit dus vooralsnog geen bedreiging.

Ik heb Nick gevraagd wat een oplossing zou zijn, als het marktaandeel van Zwarte Zee havens in het concurrentiegebied niet inzichtelijk worden. Hij heeft zelf, toen hij in zijn onderzoek nog geen statistieken had, gekeken naar diensten. Dus ik kan kijken naar welke raildiensten aangeboden worden vanuit de Zwarte Zee havens. Hoeveel zijn dat er en waarheen? Be Logic kan hierbij helpen.

De KvK van die landen daar zouden informatie kunnen verschaffen. De EVO misschien.

Nick geeft aan dat de besproken lijst met criteria voldoende is.

Wat is de invloed op Hongarije vanuit de Zwarte Zee havens? Dat is interessant om te weten. Alleen rail is hier wellicht relevant. Maar ook kijken naar wegvervoer, omdat Nick daar nog niet een heel duidelijk beeld van heeft.

Ik kan Tom Dekker ook alles vragen over dit onderzoek.

Roy van de Berg is analist en promoveert bij Peter de Langen. Hij kijkt naar achterland. Verladers. Supply chain.

Grote schepen kunnen in de Zwarte Zee niet echt komen en goede verbindingen zijn er nog niet echt. Dus of het echt een concurrent wordt voor Rotterdam is de vraag.

Peter ten Broek interviewen.

Eurostat is niet geschikt als data-site.

Het thema kan van twee kanten bekeken worden. Namelijk vanuit een bedreiging voor Rotterdam (zwarte zee havens komen concurreren op achterland Rotterdam) of als mogelijkheid om achterland uit te breiden (achterland vergroten tot Hongarije). In het gesprek komt naar voren dat het eerste relevanter is om te onderzoeken. In Hongarije is het vooralsnog niet gelukt om markt te veroveren. Om te weten of de ZZ-havens een bedreiging vormen is interessanter.

Aan het eind van het interview neemt Jan Barendrecht deel aan het gesprek.

Hij is deskundig in binnenvaart. Hij geeft aan dat de komende tijd (langer dan jaar – dus langer termijn) containervervoer over de Donau miniem zal blijven. Het is gewoon te ver en stroomopwaarts. Het is zo'n 1600 km tot Wenen. Vanuit Rotterdam naar Wenen moet je langs 50+ sluizen, dus op binnenvaart wordt op maritieme containerlading niet geconcurrerd. De EU heeft grootse plannen, maar maakt niets uit. Het blijft ver en stroomopwaarts. Meneer Barendrecht geeft wel aan dat RoRo lading vanuit het Oostblok zelf (dus vanuit Industrie daar) aanwezig is op de Donau richting West-Europa.

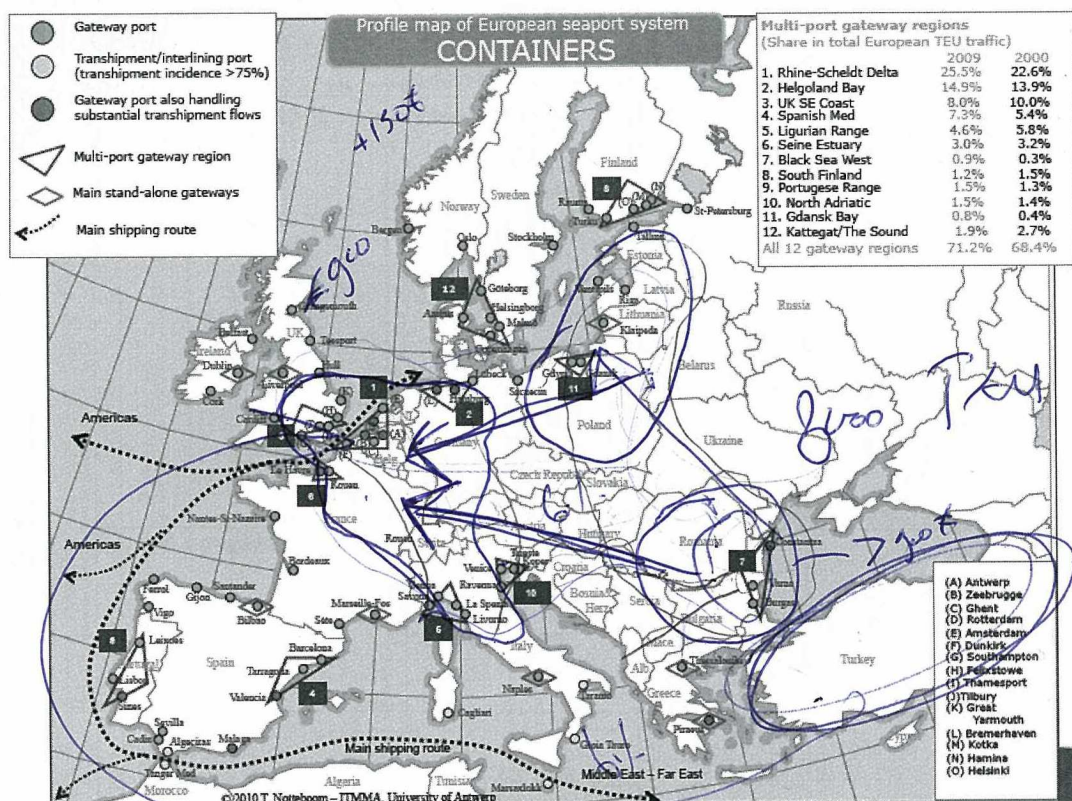
9 maart 2011

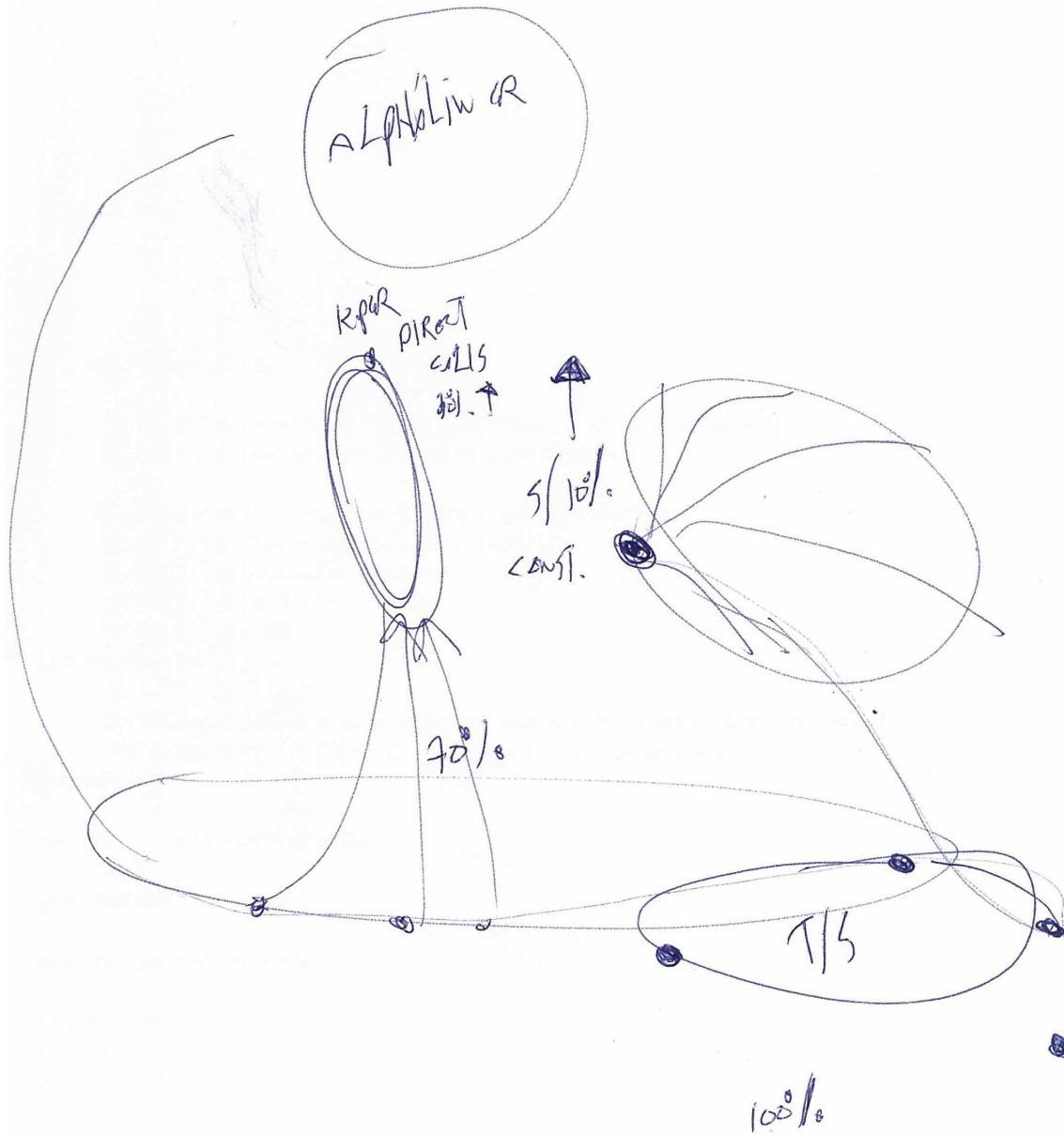
10:30 uur

15<sup>de</sup> verdieping HbR

## 5.9 Peter de Langen

Afdeling: Corporate Strategy







8 maart 2011

10:00 uur

Kamer: 12.118 HbR

## 5.10 Roger Clasquin

Afdeling: Port of Rotterdam International, PoRInt

Peter de Langen heeft al een onderzoek gedaan naar de haven van Constantza.

Er is een MOU (memory of understanding) voorstel gedaan aan Constantza. Het is nu aan hen om hierop te reageren.

Het HbR kijkt al sinds 2008 naar Constantza.

PoRInt doet meer havendeelnemingen en zag in Constantza een goede partner. Het is een diepe haven en er is interesse uit de staalindustrie.

Vanuit Rotterdams oogpunt is het tactisch, omdat je dan twee ingangen hebt naar Europa. Deze haven gaat zich toch ontwikkelen, dus is het goed om hierbij te zijn.

In Sohar is eerst een advies gegeven en vervolgens is een joint venture opgericht.

Constantza is een diverse haven, met bulk, containers, staal, olievelden voor de kust, wat ook petrochemische industrie kan betekenen. Daar ligt dan weer een link met Rotterdam.

Roemenie is lid van de EU, dat is een voordeel. Er zijn structuurfondsen (projecten). Deze projecten moeten echter wel goed uitgevoerd worden met een goed business plan etc. Rotterdam heeft hier dan weer de kennis over en kan hierbij helpen. Het voorstel wat nu is gedaan is:

helpen managen van oud havengebied en

ontwikkelen nieuwe gebied.

Het ministerie van transport besluit.

Zij zullen snel besluiten en dan kunnen vervolgesprekken plaatsvinden.

Constantza is profitabel. Het is vrij professioneel. En er zit potentie in het netwerk wat opgezet kan worden.

Naar Oekraïne is niet gekeken. Ander achterland en daar is nog veel Corporate governance. Veel door overheid geregeld.

Vanuit de concurrentieoverweging (Rotterdam) wordt vooral gekeken naar Roemenie en Bulgarije.

Haydarpassa zal op termijn gaan sluiten door aanleg woningbouw.

Turkse havens zijn ook veel gericht op Turkije.

De verladers kiezen de beste opties en dan gaat het ook om achterlandverbindingen. Hier kan Rotterdam zich dus het best op richten. Dan is Constantza een goede partner. Denk aan TEN-T project. Rotterdam kan dit helpen managen.

Rotterdam wil ook invloed in de haven. Zij doet niet alleen mee om het logo op de haven te zetten. Klanten van Rotterdam moeten zich daar ook kunnen vestigen. Het ontwikkelen van olievelden voor de kust van Constantza is ook een positief gegeven.

Dit kan ook petrochemische industrie opleveren, waar Rotterdam natuurlijk bij gebaad is.

De achterlandverbindingen van de haven worden steeds beter.

Voor Trans-Atlantisch transport is Rotterdam nog steeds een goede optie en dat zal niet zo snel naar Zwarte Zee havens gaan.

In de ZZ-havens heb je nog veel scheepsbouw, oude rommel. Maar ook veel terreinmogelijkheid. Vooral in Constantza aan de Zuidkant.

Vale, Braziliaanse mijnoperator, zoekt outlets voor zijn erts. Oost-Europa kan hierin een belangrijke speler zijn.

HbR is geen terminal operator, dus gezamenlijk terminals bouwen, is niet zo aantrekkelijk.

Rotterdam is een doordacht industrieel cluster.

Constantza heeft deze potentie.

Er is wel een beperking in de Bosporus. De hoogte is beperkend maar ook wetgeving en onrust. Als er iets gebeurd is de schade niet te overzien voor Istanbul. Je vaart dwars door een grote stad. Dus DH is verplicht. Bij calamiteiten in de Bosporus kan het voorkomen dat verkeer gestremd word. Dan is er voor al het scheepvaartverkeer in de Zwarte Zee geen uitweg meer, zitten ze opgesloten.

Deepsea lijkt toch wel aantrekkelijk voor Constantza, omdat ze dat volume waarschijnlijk aankunnen. Maar transshipment is ook gewoon erg duur. Griekse havens zitten vol.

Rederijen kiezen voor een haven. Zij kijken waar de goederenstromen liggen. Voorkomen van leeg equipment. Kijken hoe import/export verhoudingen zijn. Dit nemen ze mee. Kijken waar het meest verdient kan worden.

Als de bezettingsgraad laag is, zoeken rederijen de meest winstgevende havens op.

Constantza's volume is wat dat betreft nog volatiel.

De burgemeester heeft (10% aandeel) een stevige vinger in de pap en doet egoïstische dingen. Die goed zijn voor de stad.

Constantza heeft een enorme potentie.

Ze liggen op de Oost-West as. EU plan.

Groeimarkt.

Automotive en witgoed. Er gaan fabrieken om deze assemblagehuizen komen.

Lever veel containerverkeer op. Kleine onderdelen uit China, India, Brazilië, etc.

Jacco van der Tak en Peter de Langen hebben Constantza al eens onderzocht.

8 maart 2011

14:30 uur

12<sup>de</sup> verdieping HbR

## 5.11 Michel, Yurne

Afdeling: Universiteit in Slowakije

In Slowakije ligt 1 haven. Dit is de binnenvaarthaven van Bratislava. Verder is vooral rail belangrijk in het land. Slowakije is qua infrastructuur slecht ontwikkeld. Het kost een hoop een Oost-West verbinding aan te leggen. De enige verbinding is Noord-Zuid.

Er moet een dam gebouwd worden om het water in de rivier te verhogen en daarmee continu bevaarbaar te maken.

Er is op dit moment geen of nauwelijks interesse in inlandwaterways van klanten (waarschijnlijk verladers) in Slowakije.

De grootste vraag wordt vervuld door Hamburg. Ook Koper is een belangrijke haven. Deze zit echter aan zijn max en de verwachting is dat Trieste hiervan een deel moet overnemen.

Vooralsnog is belangrijk is Slowakije. Kia en Hyundai hebben er fabrieken.

Er is een goede verbinding met Tsjechië.

Ze hebben geen macro-economische cijfers. Export en import, maritieme lading, het totaal beeld hebben ze wel. Data.

Hongarije en Polen zijn belangrijke concurrenten van Slowakije.

Via de Donau komt een hoop ijzer erts en brandstof aan. Vooral uit Rusland.

Het gaat met spoor naar Oekraïne, dan overgezet op een andere trein, i.v.m. met ander spoor, dan naar roemenie en daar met binnenvaart naar Bratislava.

Vanuit koper gaan er twee keer per week een treinconnectie met lading vanuit Azië.

Vanuit Constantza is vooralsnog te weinig volume voor een trein naar Slowakije.



Vanuit China met de trein naar Tsjechië is 18-20 dagen.

Vanuit China met het schip naar Tsjechië is 30 dagen.

Het verschil in kosten is onbekend.

Kuhne + Nagel heeft treindiensten van Rotterdam verplaatst naar Hamburg.

Slowakije heeft een connection met Oostenrijk. Zo kan er veel vanuit Rotterdam gehaald worden.

Metrans is een rail verbinding in Rotterdam begonnen die 6 keer per week naar Slowakije gaat.

De kosten van rail van Waal-/Eemhaven naar MV1 zijn te hoog.

22 februari 2011

10:30 uur

16<sup>de</sup> verdieping HbR

## 5.12 Victor Schoenmakers

Afdeling: European and International affairs

### **DIT IS VERTROUWELIJKE INFORMATIE. ALLEEN INTERN GEBRUIK.**

De heer Schoenmakers geeft aan het onderzoek erg relevant te vinden. Voor zijn afdeling zijn de havens Varna en Constantza van belang. Rotterdam heeft een lange relatie met Constantza. Dit is sinds drie jaar door meneer Schoenmakers weer opgepakt. Roger Clasquin, PorInt, houdt zich vooral bezig met projecten in deze gebieden. Deelnemingsprojecten. Constantza en Rotterdam hebben nu een MOU. memory of understanding.

Rotterdam gaat ofwel een gedeelte kopen, of een deel mede ontwikkelen of een partnership aan.

Het ministerie van economische zaken, Nederland, stimuleert deze samenwerking.

Waarom?

Deelnemingen van Rotterdam in havens zijn wereldwijd doorgaans niet concurrerend met Rotterdam zelf. Vaak zelfs partner of soms stand-alones.

Bij Constantza is het wat minder duidelijk of de haven gaat concurreren met Rotterdam. Constantza zit voorlopig nog niet in Rotterdams concurrentiegebied. De hamvraag: gaat er overlap ontstaan? Zolang het Suezkanaal open blijft, is de haven van Constantza uiterst geschikt voor Maritieme lading uit China. DP World heeft er een terminal. Er is een enorme groei. Het is een haven die veel potentieel heeft voor autonome groei. Rotterdam wil dus graag een partnership aangaan. Het is tevens een bedreiging voor Rotterdam, maar als van Rotterdam lading wordt weg gesnoept, maar dit ten goede komt van haar rol in Constantza is het de vraag of dat erg is.

Rotterdam wil meeprofiteren van de natuurlijke groei in Oost-Europa. Volgens meneer Schoenmakers is het niet onrealistisch als Rotterdam een stukje van haar achterland moet weggeven als Constantza zich verder gaat ontwikkelen.

Het Donau gebied wordt geügrade. Voornamelijk door subsidie geld van de EU. De EU wil dit gebied ontwikkelen. Ook in infrastructureel zijn er plannen. Zie document voor plannen.

Is het nuttig om de concurrentie van Rotterdam ten opzicht van een partner haven Constantza inzichtelijk te maken? Eigenlijk niet.

Rotterdam kan kiezen:

of het achterste stuk van haar achterland halsstarrig vasthouden en proberen uit te breiden of;

aan de uiteinden van de markten partnerships organiseren met andere havens om zo een stevigere positie in dat verre achterland te genereren.

Constantza is de beste keuze in de Zwarte Zee.

EU beleid is hier ook op gericht.



Constantza is ook voordelig voor Rotterdam omdat het een aparte tent is. Men kan daar partnerships aangaan. En het hoort bij de EU.

Waar meneer Schoenmakers wel in geïnteresseerd is, zijn punten als de relatie tussen de stad, haven en overheid. Er is daar een andere structuur. De cultuur is anders. (de vorige havendirecteur zit nu in de gevangenis). Er zijn belangrijke machtsverhoudingen.

Ik moet contact leggen met Roger Clasquin.

Economische Zaken heeft een programma: getting together. Hiermee wil zij het bedrijfsleven van Nederland linken aan dat van Roemenië.

Wat wellicht ook interessant is voor het HbR is de relatie tussen Constantza en de andere ZZ-havens. Wat is dienst concurrentiepositie ten opzicht van bijv. Varna.

Constantza heeft goede Donau mogelijkheden en daar wordt ook op ontwikkeld. Zij heeft alleen nog veel volume nodig.

Het gaat vooral om deepsea lading uit Azië en distribueren in Midden-Europa.

Zie bijlagen mails.