

### Ecu-Line direct naar Rio Haina

Ecu-Line biedt tweemaal per maand een rechtstreekse groepdienst naar Rio Haina (Dominicaanse Republiek), gebaseerd op de diensten van Caribbean Express Service. Na Antwerpen is Rio Haina "first port of call", met een transittijd van negen dagen. Op bestemming zorgt agent Intertrans voor de doorvoer van de containers naar een magazijn in Santo Domingo, waar de containers worden gestript.

### Rotterdam vraagt CO2 aan te pakken

Het Havenbedrijf Rotterdam vraagt de nieuwe regering 400 miljoen euro uit te trekken voor de strijd tegen CO2-emissies. Rotterdam kan als speerpunt dienen. "Dat in Rotterdam veel CO2 wordt geproduceerd, biedt juist mogelijkheden voor grootschalige reductie van de uitstoot", schrijft president-directeur Hans Smits, die de groeikansen van de haven veilig wil stellen. Over de impact van de Tweede Maasvlakte op de luchtkwaliteit waren al vragen gezeten.

### Havens Bazel boeken minder trafiek in 2006

De vier Rijnhavens in Bazel hebben vorig jaar samen 6,75 miljoen ton lading behandeld. Dit is 7% minder dan in 2005. De terugval is vooral te wijten aan een fikse daling van de invoer van brandstoffen. De lossingen van petroleumproducten gingen er met 17,1% op achteruit tot 2,85 mln t. Het was naar verluidt de allereerste keer dat die trafiek minder dan de helft van de totale overslag uitmaakte. Het containerverkeer groeide met 3,6%.

# Studie over kraanschip wordt tegen zomer afgerond

Tegen eind juni moet er duidelijkheid zijn over de haalbaarheid van een containerkraanschip dat zou kunnen worden ingezet op de Vlaamse waterwegen.

Koen Heinen

**D**e Vlaamse kanaalbeheerders Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) en De Scheepvaart, het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) en het Nederlandse Mercurius Scheepvaart laten momenteel door Buck Consultants de haalbaarheid onderzoeken van een binnenschip met eigen containerkraan voor de Vlaamse waterwegen. Een soortgelijk schip vaart al in de regio Amsterdam. Die AMSbarge wordt ook uitgebaat door Mercurius. "Die studie moet de technische en financiële haalbaarheid van het project aantonen", zei Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder van W&Z, die nogmaals herhaalde dat het de bedoeling is dat de privé in zo'n schip investeert, niet W&Z of de overheid.

"Reden voor deze studie is dat veel watergebonden bedrijven de waterweg niet gebruiken omdat ze de investering in overslaginfrastructuur te hoog vinden", legde Willy Robyns, adjunct-directeur van W&Z, uit. "Wat ons interesseert, is hoe dit concept economisch haalbaar kan ingebouwd worden in de logistieke keten", zei Alex Van Breedam van het VIL. "Het is ook de bedoeling met het kraanschip

nieuwe markten aan te boren en geen verschuiving te veroorzaken. Dit moet een nieuw concept zijn binnen het multimodaal netwerk Vlaanderen", aldus Van Breedam nog.

Als voordelen van het concept zien de projectpartners o.m. optimalisering van de logistieke keten en kosten, besparingen voor de overheid (kaaimurenprogramma), optimaal gebruik van de waterweginfrastructuur en meer bewustzijn voor gebruik van de waterweg.

De studie verloopt in vier fasen. In een eerste fase, die nu bezig is, worden op basis van interviews lessen getrokken uit ervaringen met het kraanschip in Amsterdam. In een tweede fase wordt bepaald welke Vlaamse waterwegen bevaarbaar zijn door een kraanschip van 1.350 ton (lengte sluisen, hoogte bruggen). In een derde fase worden de potentiële goederenstromen bepaald. Volgens Van Breedam moet daarbij ook gekeken worden naar welke diensten (bv. ICT) rond het kraanschip kunnen aangeboden worden. De vierde fase bestaat uit het uittekenen van het logistieke concept voor gebruik van het kraanschip. De eindresultaten moeten tegen de zomer bekend zijn.



De AMSbarge in actie in Amsterdam.

Volgens Mercurius moet bij het definitief ontwerp van een kraanschip voor de Vlaamse waterwegen rekening gehouden worden met de wensen van potentiële klanten, of er een combinatie van containers met bijvoorbeeld big bags gewenst is, met wensen i.v.m. de liftcapaciteit en met een specifiek vaargebied. De eerste indicaties wijzen op een schip van 86 m lang en 9,50 m breed met een laadvermogen van 1.350 t. Een kleiner alternatief is een schip van 63 m lang en 7,05 m breed en een laadvermogen van 750 ton.

Volgens de Nederlandse scheepvaartgroep wordt het project in Nederland meestal wel als interessant beschouwd, maar blijft het

moelijk om de mensen te overtuigen. Volgens Mercurius ligt het probleem van congestie bij de logistieke dienstverlener en niet bij de verlader en zien logistiekers zo'n kraanschip als concurrentie. Ook de interne logistiek van een onderneming vormt een hinderpaal omdat heel wat bedrijven ingesteld zijn op vervoer per vrachtwagen. Voorts zegt Mercurius, dat met zijn AMSbarge reeds enkele malen in de haven van Antwerpen is geweest, dat ook de havenarbeiders niet gerust zijn in zo'n zelflossend en -ladend schip.

www.wenz.be  
www.vil.be  
www.mercurius-group.nl

## De Lloyd

### ADRES

Maatschappelijke Zetel:  
Eiermarkt 23 - 2000 Antwerpen  
Correspondentieadres:  
Vlemingstraat 18 - 2000 Antwerpen  
Fax Advertenties: +32 (0)3-234 25 93  
Fax Administratie / Boekhouding:  
+32 (0)3-234 08 50  
Website: <http://www.lloyd.be>  
Financiële Rekening: 320-0137685-15  
BTW-nummer: BE 0473.365.641  
RPM Antwerpen  
HR Antwerpen: 342.428

### REDACTIE

redactie@lloyd.be  
Hoofdredacteur: Guy Mintiens  
e-mail: [gmintiens@lloyd.be](mailto:gmintiens@lloyd.be)  
Tel. +32 (0)3 206 96 82

### COMMERCIELE DIENST

Sales & Marketing Director: Luc Corremans  
e-mail: [lcorremans@lloyd.be](mailto:lcorremans@lloyd.be)  
Tel. +32 (0)3 206 88 66

### ABONNEMENTEN

e-mail: [abo@lloyd.be](mailto:abo@lloyd.be)  
Karin Verhaeghe  
e-mail: [kverhaeghe@lloyd.be](mailto:kverhaeghe@lloyd.be)  
Tel. +32 (0)3 234 05 50

### FOTOGRAFIE

Mike Louagie - e-mail: [mike@louagie.be](mailto:mike@louagie.be)  
Foto Coolens & Deleuil nv

PRIS	DELLAND	WAZJEN	MAAZJEN	ELI
Binnen E.U.	49,5 euro	141 euro	271 euro	524 euro
Buiten E.U.	52 euro	154 euro	294 euro	582 euro

Verantwoordelijke uitgever:  
Miranda Keuters - Kapucijnensstraat 15  
B-2000 Antwerpen

Niets uit „De Lloyd“ mag worden vervoerdigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopy, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

## Samskip veroverd Schotse transportmarkt

Het IJslandse Samskip, gespecialiseerd in het vervoer van gekoelde lading, heeft Saltire Integrated Shipping uit Glasgow overgenomen. Het is al de derde acquisitie van Samskip in drie jaar, gericht op een sterkere marktpositie in Schotland.

Guy Mintiens

**S**hortsea-operator Samskip heeft zopas expediteur en NVOCC-operator Saltire Integrated Shipping Ltd uit Glasgow overgenomen van de twee eigenaars voor een niet nader genoemd bedrag.

Saltire werd pas in 2004 opgericht, maar kende een snelle groei. Volgens oprichter Peter Work was er een sterke partner nodig om de geplande investeringen en diversificatie te ondersteunen. Die werd gevonden in het logistieke netwerk van het eveneens snel uitbreidende Samskip. Work blijft samen met Sandy Valentine aan het hoofd van het Schotse bedrijf, terwijl ook de volledige equipe van Saltire aanblijft. De directie rapporteert aan Simon Dwyer, managing director van Samskip UK.

Samskip was zelf al actief als logistieke dienstverlener in Schotland sinds 2004. Toen werd een verkoopdirecteur aangesteld voor de regio, wiens activiteiten echter vooral gericht waren op reeferlogistiek. Met deze overname zet de transportgroep uit IJsland een stap verder op de Schotse markt. Overigens had Samskip in 2005 ook al de Britse multimodale transportope-

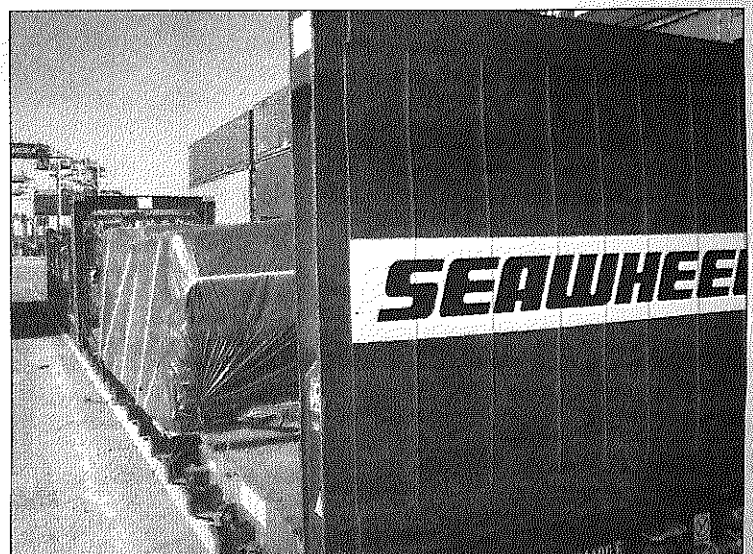
rator Seawheel overgenomen. Die is vooral actief als deur-aan-deur vervoerder tussen Noord-Europa en West-Europa/VK en loopt met een eigen schip de Schotse haven Grangemouth aan.

Alles wijst er dus op dat de groep uit IJsland zijn positie fel aan het versterken is op de Schotse markt. "We zijn in amper twee jaar tijd een gevestigde waarde geworden op die markt met onze reeferproducten en multimodaal netwerk, dat zich uitstrekt over Europa, inclusief de Baltische regio en Scandinavië", aldus Dwyer.

Samskip blijft met deze overname op de groeihoers die het relatief jonge bedrijf - opgericht in 1990 - begin deze eeuw uitstippelde en die in 2005 culmineerde in de aankoop van Geest North Sea Line, Seawheel en de reeferactiviteiten van Kloosterboer. Voordien al werd Van Dieren Maritime ingelijfd en werd er een belang genomen van 40% in Silver Sea.

Hiermee is de groep uitgegroeid tot een leader in de shortseacontainersector, met 1.400 medewerkers, verspreid over 20 landen.

www.samskip.com



Het in 2005 overgenomen Seawheel bedient Schotland rechtstreeks.

## OPERATOR

Shipping Company in Düsseldorf, engaged in worldwide bulk-/breakbulk trade with chartered tonnage between 15 - 75,000 tons dwat is seeking an experienced operator for ppt/later.

Please respond to De Lloyd - nr 6954