

NEI



POS 015-19
**Nederlands
Economisch
Instituut**

WJS/mdk QS3781 25 november 1993

Missie Haven Gaza

**Economische haalbaarheid en mogelijke
ORET financiering**

eindrapport

Drs. W.J. Spit

Afdeling 'Transport and Port Economics'

Rotterdam, november 1993

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
K.P. van der Mandelelaan 11
3062 MB Rotterdam

Telefoon: 010-453 88 00
Telefax: 010-452 36 60
Telex: 25490 NECIN NL

Het NEI maakt deel uit van:
ERECO European Economic
Research and Advisory
Consortium (EESV)

Stichting Het Nederlands
Economisch Instituut
is ingeschreven in het
Handelsregister Rotterdam
onder nr. 64313

Inhoudsopgave

	blz.
Samenvatting	i
1 Inleiding	1
2 Huidige situatie	2
2.1 De Gaza-strook	2
2.2 De economie	2
2.3 De transportsituatie	3
2.4 Goederenstromen	5
3 Een commerciële haven voor Gaza	6
3.1 Toekomstige goederenstromen	6
3.2 Economische voordelen	9
3.3 Economische kosten-baten analyse	10
3.3.1 Economische baten	10
3.3.2 Economische kosten en interne rentevoet	10
4 Financiering	12
4.1 Palestijnse financiering	12
4.2 Mogelijke financiering uit ORET-fondsen	12
4.2.1 Algemene criteria	12
4.2.2 Commerciële haalbaarheid	13
4.2.3 Prioriteit voor het ontvangende land	13
4.2.4 Financiële haalbaarheid en volhoudbaarheid	13
4.2.5 Sociale analyse en specifieke OS-thema's	14
4.2.6 Milieu	14
4.2.7 Technische haalbaarheid/standaardisatie	14
4.2.8 Prijsstelling	14

Samenvatting

Dit rapport bevat het verslag van de bevindingen van de transporteconoom die namens het Ministerie van Buitenlandse Zaken is toegevoegd aan een missie van het Ministerie van Economische Zaken, welke de wenselijkheid en haalbaarheid van de aanleg van een haven voor de kust van Gaza heeft onderzocht. De missie vond plaats in de periode 7-10 november 1993.

Op het moment hebben de handelaren in de Gaza strook niet de beschikking over een eigen haven. Voor overzeese in- en uitvoer zijn zij aangewezen op de haven van Ashdod in Israël. Er leeft echter een sterke wens bij de Palestijnse zakenlieden en politieke vertegenwoordigers om een dergelijke haven aan te leggen.

In dit rapport is de aanleg van een drijvende haven met golfbreker gezien als referentieproject. Een dergelijke haven zou schepen tot 5.000 DWT moeten kunnen ontvangen. Daarnaast zijn ook de gevallen van een drijvende haven zonder golfbreker, alsmede een gecombineerde vissers/commerciële haven nader beschouwd. In een gecombineerde haven zouden slechts kustvaarders tot 2.000 DWT kunnen worden ontvangen.

Er is geconcludeerd dat het economische nut van het project zeer twijfelachtig is. De verwachte economische baten, zoals lagere transportkosten en gegenereerde economische activiteit, lijken te gering om de investering in een drijvende haven met golfbreker te rechtvaardigen. De Netto Contante Waarde van de economische baten van een dergelijke investering is tentatief geschat op US\$ 20-25 mln, hetgeen veel minder is dan de geschatte investeringskosten (ongeveer US\$ 50 mln, exclusief haventerrein, loodsen, equipment). Op basis van enkele tentatieve schattingen is de Economische Interne Rentevoet van een dergelijke investering berekend op ongeveer 2%.

De alternatieve projecten, aanleg van een drijvende haven zonder golfbreker of van een gecombineerde haven, zullen hoogstwaarschijnlijk leiden tot een lagere goederenoverslag, gezien hun beperkingen in respectievelijk beschikbaarheid (een haven zonder golfbreker is slechts gedurende 7 maanden per jaar operationeel) en diepgang. Ook deze investeringen vertonen een lage EIR, dat tentatief is geschat op respectievelijk 1-2 en 3-4%.

Daar op het moment nog geen haven operationeel is in Gaza, is het schatten van toekomstige operationele kosten en opbrengsten tamelijk speculatief. Niettemin zijn, op basis van ervaringen met havens van vergelijkbare omvang, tentatieve projecties gemaakt. Hieruit blijkt dat het project waarschijnlijk wel een positieve kasstroom kan genereren in de loop van de eerste 10 jaren. Echter, deze is veruit onvoldoende om het project commercieel aantrekkelijk te laten zijn, daar de rentabiliteit over de 10 jaren negatief is. Indien bijna de gehele investering als gift wordt gezien (i.e. meer dan 95%) is de financiële rentevoet positief.

Het project komt niet direct (wellicht wel indirect) ten goede aan het armere deel van de bevolking. Gedegen onderzoek zal noodzakelijk zijn naar de te verwachten effecten op het kustevenwicht en hieruit zullen maatregelen voortvloeien om de te verwachten erosie van de kust te neutraliseren. Indien tot de investering wordt overgegaan is het

gewenst trainingsmogelijkheden in havenonderhoud, -management en -operaties aan te bieden aan de toekomstige havenautoriteit.

Het project is nog niet voldoende uitgewerkt en voldoet niet aan enkele van de criteria die voor ORET-financiering gelden, met name dat van de economische haalbaarheid. Ook komen de Bezette Gebieden niet voor op de lijst van landen waarvoor deze faciliteit beschikbaar is, al zou het hieraan wel kunnen worden toegevoegd op grond van het per capita BNP.

1 Inleiding

In de *Declaration of Principles*, welke door de Israëlische en Palestijnse autoriteiten op 13 september 1993 te Washington is ondertekend, wordt speciale aandacht besteed aan de mogelijke ontwikkeling van een Gaza Sea Port Area. Ook in een recent rapport inzake een Palestijns ontwikkelingsprogramma voor de periode 1994-2000 wordt een haven in Gaza genoemd.

Gegeven deze wens en een recent bezoek van een Palestijnse delegatie aan de Minister van Economische Zaken, heeft deze een missie doen uitgaan, met als taak:

- de mogelijkheid en haalbaarheid te onderzoeken van de aanleg van een drijvende haven, met een mogelijk vervolg in de vorm van een vaste haven;
- te inventariseren wie aan Palestijnse kant de uiteindelijke beslissing neemt omtrent de aanleg van de gewenste haven.

In opdracht van het Ministerie van Buitenlandse Zaken is een expert van het Nederlands Economisch Instituut (NEI) aan deze missie toegevoegd. Zijn specifieke taak is:

- een oordeel te geven over het economisch nut van een dergelijke haven, met name in vergelijking met alternatieve oplossingen voor de in- en uitvoer van goederen;
- het inwinnen van informatie over de financiering van de aanleg van een dergelijke haven, alsmede van een daaraan voorafgaand plan voor de aanleg;
- een afweging te maken of deze plannen in aanmerking zouden komen voor ORET-financiering, gegeven de daarvoor geldende criteria.

Het oorspronkelijke programma van de missie (7 tot en met 9 november 1993) is ter plekke uitgebreid met een bezoek aan de haven van Ashdod in Israël op 10 november.

Het voor u liggende rapport bevat het verslag van de expert van het NEI aan het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

2 Huidige situatie

2.1 De Gaza-strook

De Gaza-strook omvat een gebied van circa 364 km² (45 km lengte, gemiddeld 8 km breed), dat in het noordwesten wordt begrenst door de Middellandse Zee, in het noord- en zuidoosten door Israël en in het zuidwesten door Egypte.

Momenteel wonen er naar schatting 800.000 mensen in de Gaza-strook (i.e. circa 2.200 per km²), voornamelijk in vluchtelingenkampen onder het beheer van het United Nations Relief and Works Agency (UNRWA). Een belangrijk deel van het grondgebied is momenteel (nog) ingenomen door Israëlische kolonisten; dit gebied ligt voornamelijk langs de zuidelijke helft van de Gaza kust.

Het vredesakkoord voorziet onder andere in een vorm van Palestijns zelfbestuur (*self-governing authority*) voor de Gaza-strook en de stad Jericho. Het is vooralsnog niet duidelijk of, en zo ja wanneer, het vredesproces uit zal monden in volledige onafhankelijkheid.

2.2 De economie

Recentelijk heeft de Wereldbank een rapport gepubliceerd over de economie van de door Israël bezette gebieden, te weten de Gaza strook en de Westelijke oever van de rivier de Jordaan¹ (*West Bank*). In deze publikatie wordt het Bruto Nationaal Produkt (BNP) van de Bezette Gebieden voor 1991 geschat op US\$ 1.715 per capita. Echter, het BNP per capita ligt beduidend lager in de Gaza strook (US\$ 1.230) dan in de West Bank (US\$ 2.000). Ter vergelijking geeft tabel 1 het BNP per capita van enkele andere (buur)landen.

Tabel 1 BNP per capita voor enkele landen (US\$ 1991)

Land	BNP per capita	Land	BNP per capita
Turkije	1.780	Jordanië	1.050
Libanon ^a	750-2.500	Egypte	610
Syrië	1.160	Tunesië	1.500
Israël	11.950	Marokko	1.030

a: Per capita BNP geschat in de Lower Middle Income klasse.

Bron: Wereldbank, *World Development Report* 1993.

¹ The World Bank, *Developing the Occupied Territories, An Investment in Peace*, Washington, August 1993.

Het Bruto Binnenlands Produkt (BBP) van de Bezette Gebieden (BG) is beduidend lager dan het BNP (ongeveer 25% voor het geheel; naar verluidt 50% voor Gaza), als gevolg van omvangrijke transfers van inkomsten van arbeiders die in Israël en andere staten werkzaam zijn (m.n. in de Perzische Golf). Vóór de recente beperkingen in het grensverkeer was ongeveer eenderde van alle arbeiders van de BG werkzaam in Israël. Momenteel reizen dagelijks naar schatting 40.000 arbeiders uit de Gaza-strook naar hun werk in Israël.

Landbouw maakt 30% uit van de economie van de BG, industrie 8% en bouwnijverheid 12%; diensten nemen de overige 50% voor hun rekening. De verbondenheid van de economie van de BG met die van Israël komt tevens tot uiting in de handel, waarvan zo'n 90% gericht is op Israël. Verder treedt een groot deel van de industriële sector op als onderaannemer van de Israëlische industrie.

2.3 De transportsituatie

Een tweestrooksrijweg verbindt de bevolkingscentra in de Gaza-strook, zoals Gaza-stad en Khan Yunis, met Israël. De weg loopt van het checkpoint bij Yad Mordekhay aan de grens met Israël, tot even ten zuiden van Rafah aan de grens met Egypte en de totale lengte bedraagt zo'n 47 km (zie de kaart achterin het rapport); de conditie van de weg is matig.

In het verleden was de Gaza-strook middels een spoorweg verbonden met Tel Aviv (Israël) en El Qantara-Cairo (Egypte). Deze verbinding is momenteel niet in gebruik en heringebruikname zou een substantiële investering vereisen. De Israëlische spoorwegen opereren momenteel een spoorverbinding tussen Tel Aviv en Ashkalon, ongeveer 10 km ten noorden van de grens met de Gaza strook.

De Gaza-strook beschikt niet over een haven, noch over een vliegveld. Er is ook geen vissershaven en de vissersboten opereren vanaf het strand van Gaza-stad. Enkele jaren geleden is op verzoek van het United Nations Development Programme (UNDP) een haalbaarheidsstudie verricht naar een vissershaven. Hierin werd geconcludeerd dat een dergelijke haven een goede economische rentabiliteit zou vertonen; de kosten van de haven werden geraamd op US\$ 11 mln. Dit plan is echter nooit uitgevoerd, naar verluidt wegens gebrek aan financiering en medewerking van de Israëlische autoriteiten.

In de jaren zestig zijn er twee pieren aangelegd voor de kust van Gaza-stad. De pieren zijn enige tijd in gebruik geweest voor de aanlanding van goederen (voornamelijk cement). Deze goederen werden op de rede overgeslagen van kustvaarders naar kleinere boten.

De haven van Ashdod (Israël) is dichtstbijzijnde internationale haven. De bouw van deze haven startte in 1961 en havenoperaties zijn begonnen in 1965. De haven beschikt over 6 kades voor de afhandeling van stukgoed, met een totale lengte van 2.480 m. De diepgang langs de kades is minimaal 10 meter en in één geval 14 meter. Ook zijn er 4 aanlegplaatsen voor *roll on - roll off* (RoRo) schepen.

Verder beschikt de haven over een container-terminal (kadelengte van 830 m, oppervlakte 300.000 m²), alsmede bulk-faciliteiten voor de export van mineralen (fosfaat, potas) en voor de import van kolen (totale lengte 475 m). Deze laatste kade kan schepen ontvangen tot 150.000 Bruto Register Ton (BRT), indien partieel geladen (100.000 ton). Hiertoe is recentelijk het haven bassin verdiept tot 14 m en de vaargeul tot 15 m. Er zijn diverse opslagfaciliteiten, waaronder een graan silo met een capaciteit van 60.000 ton.

De haven wordt aan de zuidwestkant beschermd door een 2.200 m lange golfbreker en kortere aan de noordkant. Er zijn 5 containerlijndiensten die de haven regelmatig aandoen. Alle diensten in de haven inclusief de stuwadoorsactiviteiten worden door de havenautoriteit, *Ports & Railways Authority* (PRA), uitgevoerd.

De kadebezetting in de haven van Ashdod is hoog en wordt geschat op 75%. Sporadisch ontstaan dan ook lange wachtrijen. Om de huidige en toekomstige aantallen schepen (beter) te kunnen bedienen, is er een uitbreidingsplan ontwikkeld dat voorziet in landaanwinning aan de noordkant van de huidige haven en de bouw van zes additionele kades. Gezien de hoge kosten van een dergelijke uitbreiding en het ontbreken van financiering, is er de voorkeur aan gegeven om de bestaande kades te verbeteren.

Voor het gehele jaar 1993 wordt er een totale goederenoverslag verwacht van 12,6 mln ton, inclusief 2,2 mln ton kolen, 2,65 mln ton gecontaineriseerde lading en 2,05 mln ton stukgoed; naar verwachting zullen er 227.000 containers worden overgeslagen. De totale overslag van gecontaineriseerde lading en stukgoed in de drie Israëlische havens (Haifa, Ashdod, Eilat) zal in 1993 naar verwachting 10,4 mln ton bedragen. De PRA verwacht dat de totale overslag in de drie Israëlische havens zal groeien tot 28,3 mln ton in het jaar 2000, hetgeen een gemiddelde jaarlijkse groei betekent van 3% (zie tabel 2).

Tabel 2 Verwachte goederenoverslag in Israëlische havens (in 1000 ton)

	Haifa	Ashdod	Eilat	Totaal 1993	2000	2010
Containers	4.500	2.650	150	7.300	10.500	16.600
Stukgoed	900	2.050	150	3.100	4.100	6.600
Bulk	1.200	2.200		3.400	2.900	3.500
Bulk via installaties	2.400	3.500	900	6.800	7.800	8.400
Kolen		2.200		2.200	3.000	3.000
Totaal	9.000	12.600	1.200	22.800	28.300	38.100
Aantal containers (1000)	305	227	9	541	734	1.170

2.4 Goederenstromen

Er is slechts beperkt informatie beschikbaar over de goederenstromen van en naar de Gaza-strook. Ook de betrouwbaarheid van de informatie is twijfelachtig, zodat slechts tentatieve schattingen kunnen worden gemaakt.

Volgens opgave van handelaren in de Gaza-strook wordt er maandelijks zo'n 20.000 ton geïmporteerd uit/via de haven van Ashdod. Tarwemeel is een belangrijk invoerprodukt (naar schatting 7.500 ton per maand). Het meel wordt afgenomen van de fabrieken in Ashdod die produceren op basis van de geïmporteerde granen. Daarnaast worden substantiële hoeveelheden cement, ijzer en hout ingevoerd uit/via Ashdod; ook deze goederen worden veelal van of via Israëlische handelaren betrokken.

Het belangrijkste exportprodukt van de Gaza-strook zijn citrusvruchten. De totale productie van grapefruits, sinaasappels en lemoenen bedroeg in 1992/93 121.000 ton. Hiervan werd zo'n 60% geëxporteerd, waarvan 20% met bestemming Europa. Derhalve werden recentelijk naar schatting 15.000 ton citrusvruchten uit de Gaza strook via de haven van Ashdod geëxporteerd.

Zoals reeds opgemerkt, wordt een belangrijk deel van de in- en uitvoer betrokken van of verhandeld via Israëlische handelaren. Hierdoor is maar een gering gedeelte van de goederen als Palestijnse lading herkenbaar in de haven van Ashdod. De havenautoriteiten komen dan ook tot veel lagere schattingen van de Gaza gebonden handel: zo'n 1.000 import containers (i.e. 12-15.000 ton) en nog geen 2.000 ton export van citrus per jaar.

De handelaren in de Gaza-strook zijn om verschillende redenen niet erg tevreden met de service die door de haven van Ashdod wordt verleend. Dit ongenoegen is enerzijds een gevolg van de veiligheidssituatie, welke leidt tot het frequent en uitgebreid checken van de gecontaineriseerde Palestijnse lading; anderzijds van de door Israëlische havenwerkers moedwillig aangerichte schade. In beide gevallen zijn er additionele kosten voor de handelaren.

3 Een commerciële haven voor Gaza

De bovengeschetste kosten zouden kunnen worden vermeden indien de in- en uitvoer direct in Palestijns gebied zou plaatsvinden, bijvoorbeeld via een eigen haven in de Gaza-strook. De omvang van de investering in een dergelijke haven zou, vanuit economische gezichtspunt bezien, gerelateerd moeten zijn aan de te verwachten economische baten. Deze hangen weer samen met de te verwachten toekomstige goederenstromen.

3.1 Toekomstige goederenstromen

De omvang van de toekomstige goederenstromen via een eventuele haven van Gaza hangt af van diverse factoren:

- de ontwikkeling van de handel;
- de ontwikkeling in handelspatroon en -kanalen;
- de configuratie van de haven (beschutting, diepgang, efficiëntie, etc).

Toekomstige handel

Uitgaande van de door de Palestijnse handelaren gegeven schattingen, bedraagt de huidige directe en indirecte overzeese invoer via Ashdod naar Gaza zo'n 240.000 ton en de overzeese uitvoer 15.000 ton per jaar. Dit komt overeen met 2,5% van de totale in- en uitvoer via Israëlische havens (containers en stukgoed). Het merendeel van de importen, die via het checkpoint aan de grens met Israël worden vervoerd, is gecontaineriseerd (50-100%).

Het is te verwachten dat de invoer zal toenemen, als gevolg van de bevolkingsgroei (consumptiegoederen) en investeringen in infrastructuur (bouwmaterialen) en in andere economische activiteiten. Een toename in de uitvoer zal moeilijker zijn te realiseren, daar het nijpende grondgebrek in de toekomst inbreuk zou kunnen maken op de productie- en exportcapaciteit van de landbouwsector. Wel zouden nieuwe exportprodukten kunnen worden ontwikkeld.

Toekomstig handelspatroon

Op het moment verloopt naar schatting 90% van de handel van en naar Gaza via Israëlische handelaren. Een verschuiving van deze goederenstromen naar een eventuele haven in Gaza zal derhalve alleen optreden als de Palestijnse handelaren hun eigen handelskanalen weten te ontwikkelen en direct gaan importeren. In het geval van de import van meel zal dit bemoeilijkt worden door het ontbreken van graanopslag- en verwerkingscapaciteit in Gaza. Voor de export zal het uitbreiden van de eigen handelskanalen naar verwachting minder problemen opleveren en kan een volledige verlegging van handelsstromen mogelijk worden geacht.

Configuratie van de haven

Afgezien van de ontwikkeling in handelsstromen en -kanalen, is het evenzeer van belang of de toekomstige haven in Gaza voldoet aan minimum eisen die daaraan door gebruikers (scheepseigenaren, rederijen) worden gesteld. De momenteel gebruikte haven van Ashdod biedt in dat opzicht een hoog niveau van kwaliteit, in termen van beschutting, diepgang, overslagfaciliteiten, efficiëntie, opslag, diensten, etc.

Als startpunt heeft de missie twee configuraties in beschouwing genomen, te weten een haven bestaande uit een brug naar een drijvend platform, al dan niet in combinatie met een golfbreker. Echter, al snel werd duidelijk dat het aanleggen van een haven zonder golfbreker slechts een beperkt nut heeft vanwege de hoge golfslag in de wintermaanden. De havenmeester van de Ashdod schat dat in een dergelijke configuratie goederenoverslag slechts 7 maanden per jaar veilig kan plaatsvinden (april tot en met oktober). De maximum grootte van te ontvangen schepen zal afhankelijk zijn van de geboden diepgang, maar in eerste instantie zal moeten worden gedacht aan schepen tot 5.000 Dead Weight Ton (DWT).

Het aanleggen van een golfbreker biedt de nodige beschutting tegen de golfslag waardoor de haven het gehele jaar door beschikbaar zou zijn. Niettemin is het ook in deze configuratie zeer onwaarschijnlijk dat lading die met containerlijndiensten wordt aangevoerd kan worden aangetrokken. Immers, het serviceniveau in de haven van Ashdod is belangrijk hoger en rederijen zullen aan deze haven de voorkeur geven. Mochten ze bereid zijn (ook) Gaza aan te doen dan waarschijnlijk alleen tegen hogere maritieme kosten.

Derhalve kan worden geconcludeerd, dat ook in een configuratie met golfbreker slechts die schepen zullen worden behandeld waarvan de een groot deel van de lading bestemd is voor de Gaza-strook. Net als in het voorgaande geval zal de maximum grootte van de schepen afhangen van de geboden diepgang langs de drijvende kade, maar verwacht mag worden dat de schepen gemiddeld groter en wellicht ook beter geoutilleerd zullen zijn omdat het risico op schade kleiner is.

Gezien de relatief hoge kosten van de bovenbeschreven configuraties is ook het alternatief van een gecombineerde vissers/commerciële haven in beschouwing genomen. Deze configuratie bestaat uit een kleine haven met golfbreker die direct aan de kust ligt, waardoor de diepgang van de haven beperkt zal zijn. Een dergelijke haven zou schepen tot 2.000 DWT kunnen behandelen. Ondanks de beschikbaarheid gedurende het gehele jaar zijn de potentiële goederenstromen toch beperkt vanwege de beperkte scheepsgrootte.

Tentatieve goederenprojectie voor Gaza port

Het moge duidelijk zijn dat de beperkte beschikbaarheid van informatie een gedegen prognose van goederenoverslag in een eventuele Gaza port in de weg staat. Niettemin zijn tentatieve projecties vervaardigd voor de drie bovenbeschreven situaties, om zodoende inzicht te verkrijgen in de financiële (c.q. commerciële), alsmede de economische rentabiliteit van een eventuele investering.

In de situatie van een drijvende haven zonder golfbreker is het waarschijnlijk dat slechts die lading in de haven zal worden behandeld, die in conventionele vorm wordt aangevoerd door deels of volledig gecharterde schepen. Echter, uitgegaan moet worden van het niet beschikbaar zijn van de haven gedurende de maanden November-Maart.

Uitgaande van een containerisatiegraad van 55% (zoals geldt voor de totale aanvoer van niet-bulk lading in Ashdod), kan de huidige invoer van niet-gecontaineriseerde lading voor Gaza exclusief meel worden geschat op zo'n 75.000 ton op jaarbasis. Indien verder wordt verondersteld dat 80% hiervan inderdaad naar de Gaza haven

kan worden verlegd en uitgaande van een beschikbaarheid van de haven van 60% (i.e. 7 maanden per jaar), kan een tentatieve import van 35.000 ton worden berekend. Voor de export van citrusvruchten kan op dezelfde wijze, bij een verschuiving van 100% en beschikbaarheid van 60%, een geschat volume van 10.000 ton worden verkregen.

In de situatie met golfbreker bestaat er geen beperking in de aanlandingstijd van de schepen, maar is de aantrekkelijkheid van de haven voor containerlijndiensten nog immer afwezig, gezien het veel grotere ladingsaanbod voor, en de betere faciliteiten in de haven van Ashdod. Ook wordt er voortsnog vanuit gegaan dat er geen graan-opslag en -aanvoer zal plaatsvinden in de haven. Derhalve kan de tentatieve verschuiving op basis van de huidige goederenstromen in dit geval worden gesteld op 60.000 ton importgoederen en 15.000 ton export.

Een gecombineerde vissers- en commerciële haven heeft het voordeel van een hoge beschikbaarheid, maar heeft als nadeel dat de maximale scheepsgrootte slechts 2.000 DWT is. Naar verluidt zijn er echter veel van dergelijke schepen actief in het oostelijke gedeelte van de Middellandse Zee, zodat dit bezwaar wellicht niet zo groot is. Tentatief is verondersteld dat een gecombineerde haven zo'n 70% van het ladingsaanbod van een grotere haven zonder golfbreker zou kunnen aantrekken.

Er wordt een sterke toename verwacht van de (bouw)activiteiten in de Gaza strook en het is zeer waarschijnlijk dat de invoer van goederen in de Gaza-strook in de nabije toekomst sterk zal toenemen. Tentatief is een groei van 10% per jaar aangenomen voor de eerstkomende 10 jaren, waarna de gemiddelde groei wordt verondersteld af te vlakken, naar 5% per jaar. Voor exporten is eenzelfde groei verondersteld.

Tabel 3 geeft een overzicht van de tentatief te verwachten goederenstromen in de drie beschreven situaties.

Tabel 3 Tentatieve prognoses voor goederenoverslag in Gaza port

	Zonder golfbreker	Met golfbreker	Gecombineerde haven
1995	45.000	75.000	30.000
2005	117.000	195.000	78.000
2019	231.000	385.000	154.000

Uitbreiding achterland

In de toekomst zou een eventuele haven in Gaza wellicht grotere delen van het achterland kunnen bedienen, met name de West Bank; ook Jordanië en West-Irak zijn genoemd als potentieel achterland. Voordat deze delen van het achterland door een Gaza haven kunnen worden bediend is een goede regeling vereist voor het transit-verkeer door Israël. Dit is een belangrijk punt op de agenda van de besprekingen tussen de Israëliërs en de Palestijnen en verondersteld mag worden dat het doorgangsrecht op bevredigende wijze zal worden geregeld.

Met een dergelijke regeling zou op termijn de gehele West Bank kunnen worden bediend door de haven van Gaza. Echter, voor deze gebieden zijn de havens van Haifa en Ashdod in het algemeen betere alternatieven, in termen van faciliteiten en landtransport. Bijvoorbeeld, de afstand van de stad Hebron, in het zuiden van de West Bank, tot Ashdod is 20 km, tot de stad Gaza 25 km. Ook al zou er dus in de haven van Gaza een aanbod van goederen van/voor deze gebieden kunnen zijn, dan zou dit uit niet-economische motieven plaatsvinden zonder dat er sprake zou zijn van transportkostenvoordelen.

De afstand van Amman, de hoofdstad van Jordanië, tot Gaza-stad, daarentegen, is ongeveer 125 km korter dan tot de eigen haven van Aqaba. Op termijn zou er voor een Gaza haven dus enig potentieel zijn om als doorvoerhaven voor Jordanië te fungeren. Echter, er zullen sterke krachten zijn in Jordanië om de eigen haven te bevoordelen, hetgeen het uiteindelijke gebruik van de Gaza haven zal beperken.

Bovendien kan worden opgemerkt, dat uit puur transport economische overwegingen, voor Jordanië het gebruik van de haven van Ashdod nog aantrekkelijker zou zijn, daar deze dichterbij gelegen is (zo'n 30 km) en zeker op korte en middellange termijn betere faciliteiten zal kunnen bieden.

Op basis van het bovenstaande kan derhalve worden geconcludeerd dat, alhoewel een eventuele haven in Gaza wellicht een grotere vraag zou kunnen krijgen te verwerken vanuit het achterland dan die voor Gaza alleen, er voor deze additionele goederenstromen geen transportkostenvoordelen zouden zijn. Derhalve zullen zij niet in de navolgende beschouwing worden meegenomen.

3.2 Economische voordelen

Vanuit commercieel oogpunt kan worden verwacht dat een verschuiving van goederenstromen van de haven van Ashdod naar die van Gaza slechts zal optreden indien er een transportkostenvoordeel is voor de betrokken handelaren. Wellicht zullen er ook politieke redenen zijn om goederenstromen te verleggen, zonder dat er een transportkostenvoordeel is, maar dergelijke overwegingen kunnen in een economische beoordeling niet worden meegenomen.

Het transportkostenvoordeel voor de Palestijnse im- en exporteurs uit de Gaza strook is met name gelegen in verminderde kosten als gevolg van veiligheidscontroles en beschadiging, alsmede in de kortere afstand (zo'n 40 km) voor landtransport tot de haven. Hier kan tegenover staan dat de maritieme kosten voor het vervoer van en naar de haven hoger zijn, hetgeen met name het geval kan zijn indien het (container) lijndiensten betreft of omdat de goederen met kleinere en daardoor relatief duurdere schepen worden vervoerd. Het verschil in transportkosten voor de hierboven genoemde toekomstige transportstromen is, vooral op basis van de kortere afstand, tentatief geschat op US\$ 10 per ton.

Naast de vervoersbaten voor goederenstromen die worden verschoven van Ashdod naar Gaza (*diverted cargo*), zou er ook sprake kunnen zijn van generering van economische activiteit. Hierbij gaat het slechts om die economische activiteit die er niet zou zijn indien de haven niet zou zijn gerealiseerd. Gedacht kan worden aan

industriële activiteiten waarvoor de beschikbaarheid van relatief goedkoop maritiem transport onontbeerlijk is voor de aan- c.q. afvoer van grondstoffen/eindprodukten, of om activiteiten in een vrijhandelszone.

Er zijn geen plannen om dergelijke zware industrieën te gaan ontwikkelen. Integendeel, voor zover er ideeën bestaan over de toekomstige economische ontwikkeling van de Gaza strook, gaan deze met name in de richting van de ontwikkeling van lichte industrieën dan wel van diensten. Indien dit gebeurt in samenhang met een vrijhandelszone zouden er voordelen verbonden kunnen zijn aan de aanleg van een haven. Tentatief is de mogelijke waarde van dergelijke gegenereerde activiteiten geschat op 25% van de directe vervoersbaten.

3.3 Economische kosten-baten analyse

3.3.1 Economische baten

Op basis van bovengenoemde tentatieve schattingen van de te verwachten verschuivingen in goederenstromen van de haven van Ashdod naar een eventuele Gaza-haven, zijn berekeningen gemaakt van de economische baten van een dergelijke investering. Hierin is een projectperiode aangenomen van 25 jaar. Daar de levensduur van de betreffende investeringen langer is (aangenomen is 40 jaar), is een restwaarde verondersteld aan het eind van de projectperiode.

Op basis van deze veronderstellingen kan de Nette Contante Waarde (NCW) worden berekend van de economische baten van de aanleg van een commerciële haven, uitgaande van een disconto voet van 8%. Deze NCW geeft tegelijkertijd de maximale omvang aan van de investerings- en onderhoudskosten waarbij het project economisch gezien als voordelig moet worden beschouwd². Voor de situatie zonder golfbreker is op deze wijze een maximaal investeringsbedrag berekend van US\$ 14 mln, voor de situatie met golfbreker van US\$ 25 mln en voor de gecombineerde haven van US\$ 9 mln.

3.3.2 Economische kosten en interne rentevoet

Aangezien de plannen voor de Gaza-haven nog niet in detail zijn uitgewerkt, zijn op dit moment slechts tentatieve schattingen beschikbaar van de investeringskosten van een drijvende c.q. gecombineerde haven. Tabel 4 geeft tentatieve schattingen voor de verschillende configuraties. Overigens zij er op gewezen dat in deze schattingen nog niet de kosten van toevoerwegen zijn betrokken. Deze kunnen nog niet worden bepaald daar de plaats en ligging van de haven t.o.v. de bestaande infrastructuur nog niet duidelijk zijn.

Een drijvende haven die geschikt is voor schepen tot 5000 DWT zou volgens recente schattingen van Rijkswaterstaat een investeringsbedrag vergen van US\$ 30 mln zonder golfbreker of US\$ 50 mln met golfbreker. Daarnaast zijn nog additionele investeringen nodig in haventerrein, loodsen en handling equipment die tentatief zijn geschat op US\$ 4 mln (exclusief kranen, sleepboot).

² Hierbij dient te worden opgemerkt dat de operationele kosten van een nieuwe haven gelijk zijn verondersteld aan de operationele kosten in de haven van Ashdod. In een met- en zonder-project vergelijking vallen deze kosten dan tegen elkaar weg.

Tabel 4 Tentatieve kostenschattingen van havenconfiguraties (US\$)

	Drijvend zonder golfbreker	Drijvend met golfbreker	Gecombineerde haven
Kade, pontons, bruggen, etc	30 mln	50 mln	12 mln
Haventerrein, loods	3 mln	3 mln	3 mln
Equipment	1 mln	1 mln	1 mln
TOTAAL	34 mln	54 mln	16 mln

Een vergelijking van deze schattingen van investeringskosten met de bovengenoemde NCW van de vervoersbaten, geeft aan dat geen van de configuraties voor een drijvende haven voor Gaza een bevredigende economische rentabiliteit heeft. Uitgaande van de bovenstaande (conservatieve) schatting voor een haven met drijvende pontons ad US\$ 54 mln, is de economische interne rentevoet (EIR) 1-2%.

De kosten voor het alternatief voor de voorgestelde drijvende haven zijn door Rijkswaterstaat geschat op US\$ 10-12 mln. De EIR van dit alternatief is tentatief berekend op 3-4%, waarbij nog geen rekening is gehouden met de economische baten voor de visserijsector.

4 Financiering

4.1 Palestijnse financiering

Onlangs is door een groep Palestijnse zakenlieden de Gaza Harbour Corporation opgericht, onder Engels recht dat dateert uit 1948. Deze zakenlieden hebben verklaard US\$ 5 mln te kunnen bijeenbrengen ter financiering van de haven. Echter, er dient te worden opgemerkt dat dit vooral een politieke toezegging lijkt te zijn, waarvan de waarde pas kan worden getoetst indien deze groep concreet wordt gevraagd het commerciële risico te gaan dragen.

Afgezien van deze intentieverklaring zijn er geen toezeggingen bekend voor financiering van een haven. Zeer onlangs was een missie van de Wereldbank in Israël om de eerste prioriteiten voor de ontwikkeling van de Bezette Gebieden in kaart te brengen. Naar verluidt komt op deze prioriteitenlijst de financiering van een commerciële haven niet voor, doch wel een haalbaarheidsstudie hiernaar.

Op voorstel van de PLO hebben de Nederlandse bedrijven Aarding (leverancier van drijvende havens) en Grabowsky & Poort (ingenieursbureau), te zamen met Ballast Nedam (constructie, baggeren, etc), een Frans en een Italiaans bedrijf, een consortium gevormd dat zich inzet voor de totstandkoming van een Palestijnse haven in Gaza. Het consortium hoopt bilaterale fondsen te kunnen aanspreken voor de financiering en spreekt deze voorkeur openlijk uit boven multilaterale financiering via bijvoorbeeld Wereldbank. Voor zover bekend, echter, heeft het consortium nog geen enkele concrete toezegging weten te verkrijgen.

Derhalve kan worden geconcludeerd dat er private financiering beschikbaar zou kunnen komen voor slechts een gedeelte van de benodigde investering (10-30%).

4.2 Mogelijke financiering uit ORET-fondsen

Door het bedrijvenconsortium is financiering uit bilaterale fondsen aangemerkt als het meest kansrijk. In het geval van Nederland wordt met name gedacht aan financiering uit de beschikbare middelen voor OntwikkelingsRelevante ExportTransacties (ORET). In deze paragraaf zal het voorliggende project worden getoetst aan enkele van de ORET criteria.

4.2.1 Algemene criteria

Voordat de specifieke criteria voor ORET-financiering worden getoetst, zal eerst worden gekeken naar de meer algemene criteria.

Aard van de leverantie

Het ORET programma heeft slechts betrekking op de leverantie van kapitaalgoederen en de uitvoering van werken, al dan niet in samenhang met de uitvoering van diensten. De leverantie en installatie van onderdelen voor een drijvende haven voldoet aan dit criterium.

Commerciële financiering

Het beschikbaar stellen van de schenking (maximaal 40 of 55% van de transactiewaarde) vindt plaats op voorwaarde dat commerciële financiering beschikbaar is en goedgekeurd door de NIO. Er is momenteel nog geen regeling voor commerciële financiering.

Geografische toetsing

Slechts een selectie van landen uit de groepen *Lower Income* en *Lower Middle Income Countries* hebben toegang tot het ORET-programma. De staat Israël komt niet voor op deze lijst en komt bovendien niet in aanmerking vanwege een te hoog per capita Bruto Nationaal Produkt. Het BNP in de Bezette Gebieden is echter veel lager en zou voldoen aan de grens van US\$ 2465 per capita. Hiertoe dienen de Bezette gebieden echter als apart "land" aan de lijst te worden toegevoegd.

Minimale Nederlandse component

Ten minste 60% van de niet lokale valuta component van de transactie dient van Nederlandse oorsprong te zijn. Dit criterium kan momenteel, bij het ontbreken van een meer precieze kostenschatting, alsmede van een opgave van de Nederlandse component van het project, niet worden getoetst.

4.2.2 Commerciële haalbaarheid

Om voor ORET fondsen in aanmerking te komen mag een project commercieel niet haalbaar zijn, daar voor dergelijke projecten financiering op commerciële voorwaarden mogelijk is. Aangezien er momenteel nog geen havenoperaties zijn in Gaza, is het in wezen niet mogelijk om een projectie van operationele kosten en inkomsten te maken. Niettemin is hiertoe een poging gedaan, op basis van informatie over vergelijkbare havens.

Uitgaande van veronderstellingen over de gemiddelde inkomsten per overgeslagen ton, de arbeidskosten hiervan en de operationele kosten van de haven kan een tentatieve kasstroom worden berekend voor de eerste 10 jaren. Voor het geval van een drijvende haven met golfbreker blijkt het break even punt te liggen op een overslag van 100.000 ton per jaar. Onder de bovengeschetste veronderstellingen betekent dit dat het project na zo'n 5 jaar een positieve kasstroom zou genereren (excl. interest). Echter, de interne rentabiliteit van de investering over een periode van 10 jaar is sterk negatief en het project is derhalve niet aantrekkelijk voor commerciële financiering.

4.2.3 Prioriteit voor het ontvangende land

Uit de gesprekken met Palestijnse woordvoerders van het zakenleven en de politiek is sterk naar voren gekomen dat men een hoge prioriteit toekent aan de aanleg van een haven. Gezien het vooralsnog ontbreken van een overheid met eigen middelen, bijvoorbeeld uit belastingheffing, kan er geen sprake zijn van overheidsfinanciering. Eventuele commerciële financiering zou dan ook moeten worden verzorgd door privé personen, bijvoorbeeld zij die verenigd zijn in de Gaza Harbour Corporation. De toekomstige overheid zou dan slechts intermediair zijn.

4.2.4 Financiële haalbaarheid en volhoudbaarheid

Een toekomstige havenautoriteit kan, door middel van heffingen voor het gebruik van de haven, de kades, loodsen en equipment, zelf inkomsten genereren. Deze zullen voornamelijk worden aangewend voor de dekking van de operationele kosten, maar

met name de heffingen voor het gebruik van de haven en de kades kunnen tevens dienen voor het onderhoud en afschrijven van de investeringen.

Zoals reeds aangegeven in sectie 4.2.2, kan er bij een stijgende goederenoverslag een positieve kasstroom worden gegenereerd. Deze zal echter veel te gering zijn om interestbetalingen te kunnen doen over 60% van de waarde van de investering. Om de financiële volhoudbaarheid van het project te garanderen zal nagenoeg de gehele investering (i.e. meer dan 95%) als gift ter beschikking moeten worden gesteld aan de toekomstige havenautoriteit.

4.2.5 Sociale analyse en specifieke OS-thema's

Het project beoogt in eerste instantie om vervoersstromen beter en goedkoper te laten verlopen en zou tevens een katalysator kunnen zijn voor investeringen in industriële productiecapaciteit. De verwachte verlaging in transportkosten komt in eerste instantie ten goede aan de im- en exporteurs. Het zal vooral afhangen van de aard van de markt waarop de goederen worden verhandeld of de lagere vervoerskosten ook tot uiting komen in een lagere marktprijs. Op voorhand kan echter niet worden verwacht dat het project zal leiden tot lagere prijzen en daarmee tot een directe positieverbetering van het armere deel van de bevolking.

4.2.6 Milieu

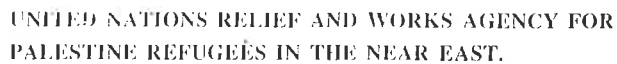
De eventuele aanleg van een haven voor de kust van Gaza grijpt direct in in het bestaande sedimenttransport langs de kust en daarmee in het bestaande morfologisch evenwicht. Er zal bij de bouw van de haven dan ook terdege rekening moeten worden gehouden met mogelijke erosie van de kust en maatregelen zullen noodzakelijk zijn om de gevolgen van de aanleg van de haven te neutraliseren. Het wordt dan ook aanbevolen om een Milieu Effect Rapportage uit te voeren.

4.2.7 Technische haalbaarheid/standaardisatie

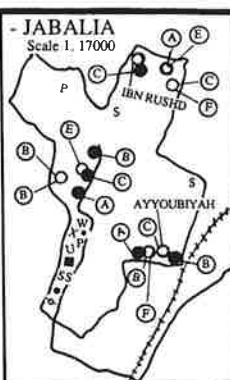
Momenteel heeft men in Gaza geen eigen ervaring met een haven, anders dan vanuit het standpunt van de gebruiker. Het is dan ook zeer gewenst om training aan te bieden aan de toekomstige havenautoriteit in havenonderhoud, - management en - operaties.

4.2.8 Prijsstelling

Op basis van de huidige beschikbare gegevens kan geen uitspraak worden gedaan over de mate waarin de Nederlandse aanbidding competitief is uit oogpunt van internationale concurrentieverhoudingen. Overigens zij er op gewezen dat de leverancier van drijvende havens de indruk wekt de enige aanbieder te zijn op de wereldmarkt, hetgeen een prijsanalyse zou kunnen bemoeilijken.



Scale 1:17000



GAZA STRIP				
REGISTERED REFUGEES : 591,742 (AS AT 31.3.1993)				
AREA	CAMPS	IN CAMPS	NOT IN CAMPS	TOTAL
JABALIA	JABALIA	71,237	28,769	99,996
RIDMAL	BECHI	55,234	38,505	93,739
GAZA TOWN			75,577	75,577
MUSERAT	BUREIG	23,467	9,255	70,190
	MUSERAT	37,468		
DEIR EL BALAH	DEIR EL BALAH	12,981	21,975	50,683
MAGHATI	MAGHATI	15,767		102,064
KHAN YUNIS	KHAN YUNIS	64,250	35,239	99,489
RAFAH	RAFAH			
TOTAL		324,491	267,251	591,742

