

MARKT OBSERVATIE

2006 - 2

Voor de *Europese binnenvaart*



Centrale Commissie
voor de Rijnvaart



Europese Commissie
Directoraat-generaal
Energie en Vervoer

Marktobservatie 2006-2
Conjunctuurrapport medio 2007

Aansprakelijkheidsbeperking

Het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in dit document vermeld staan, geschiedt op eigen risico van de gebruiker. Noch de Europese Gemeenschap, noch de Centrale Commissie en haar secretariaat kunnen op generlei wijze aansprakelijk worden gesteld voor het gebruik of voor de consequenties van het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in dit document vermeld worden. Deze mededeling vormt geen formele verplichting voor de beide genoemde Commissies.

September 2007

Inhoudsopgave

Algemene inleiding

Hoofdstuk 1: Overzicht van de vervoersvraag in 2006 en 2007

- 1. Ontwikkeling van de economische groei**
- 2. Vervoersvraag in de binnenvaart in Europa**
- 3. Binnenvaart in Europa**
- 4. Binnenvaart onderverdeeld naar gebieden**
 - 4.1 Waterwegennet in Frankrijk
 - 4.2 Waterwegennet in België
 - 4.3 Waterwegennet in Nederland
 - 4.4 Waterwegennet in Duitsland
 - 4.5 Donaubekken
 - 4.6 Activiteiten in de zeehavens
- 5. Ontwikkeling van de binnenvaart in diverse economische sectoren**
 - 5.1 Landbouwsector
 - 5.2 Energiesector
 - Steenkolen
 - Aardolieproducten
 - 5.3 Staalnijverheid
 - 5.4 Zand, kiezel, stenen, aarde en bouwmaterialen
 - 5.5 Chemiesector
 - 5.6 Containervervoer

Hoofdstuk 2: Overzicht over het vervoersaanbod

Nieuw laadvermogen op de markt

Hoofdstuk 3: Waterstanden

- 1. Waterstanden en exploitatiecapaciteiten**
- 2. Waterstanden op de Rijn**
- 3. Waterstanden aan de bovenloop van de Donau**

Hoofdstuk 4: Bedrijfseconomische analyse

- 1. Scheepsexploitatie in 2005**
 - 1.1 Drogeladingvaart
 - 1.2 Tankvaart
 - 1.3 Ontwikkeling van de exploitatiekosten
- 2. Resultaten en vooruitzichten**
 - 2.1 Scheepsexploitatie in de jaren 2003 tot 2005
 - 2.2 Vooruitzichten

Bijlagen

1. Beschikbare laadruimte
2. Ontwikkeling van de transportprestatie van de binnenvaart
3. Ontwikkeling van het containervervoer in verschillende vervoersgebieden
4. Glossarium
5. Gegevensbronnen

Algemene inleiding

In dit rapport wordt voor 2005 en gedeeltelijk ook voor 2006 een analyse gemaakt van de algemene ontwikkeling van de bedrijfseconomische situatie in de binnenvaart. Er wordt tevens een beschrijving gegeven van de algemene tendensen van vraag en aanbod zoals deze in 2006 werden vastgesteld. Deze publicatie 2006-2 is een tussentijds rapport aan de hand waarvan men een eerste indruk kan krijgen van het recente verleden van de binnenvaart, dat zal worden gevolgd door een diepgaandere analyse zodra er meer en nauwkeurigere gegevens beschikbaar zijn.

In de afgelopen maanden is met deskundigen uit het binnenvaartbedrijfsleven gesproken over het opnemen van bedrijfseconomische aspecten in de marktobservatie en de daarvoor te volgen methodologie. Aangezien het de bedoeling is de economische situatie zo te beschrijven dat de gehele markt en het gehele betrokken bedrijfsleven met al hun geografische en sectorale bijzonderheden kan worden weergegeven, moet het waarnemingsinstrument in zijn huidige vorm worden uitgebreid en verfijnd, door meer relevante gegevens bij het onderzoek te betrekken en ook de bijdrage van het bedrijfsleven meer plaats in te ruimen.

Eén punt dat hierbij bijzondere aandacht verdient, is de analyse van de op de markt beschikbare vervoerscapaciteit. Er wordt gewerkt aan een instrument in de vorm van een economisch model dat op dit moment wordt getest en geëvalueerd. Zowel in de sector van de drogeladingvaart als in de tankvaart worden enorme investeringen in nieuwe schepen gedaan, en dat terwijl overeenkomstige afzetmogelijkheden voor de verouderde tonnage die van de markt wordt gehaald ontbreken. Daarom is het absoluut noodzakelijk dat op de gehele markt de ontwikkeling van vraag en aanbod nauwlettend gevolgd wordt, en ook onderzocht wordt of de vloot in deze twee hoofdsectoren van de binnenvaart ook in de toekomst nog in de volle omvang voor het goederenvervoer zal kunnen worden ingezet.

Eén van de belangrijkste doelstellingen van deze marktobservatie is immers het opnieuw ontstaan van structurele overcapaciteiten te vermijden. Tegen die achtergrond is het ook van belang de gevolgen van de klimatologische veranderingen en hun invloed op een soepel verloop van het scheepsverkeer en het vervoer door de binnenvaart op de waterwegen te volgen. Zelfs als een groot deel van het waterwegennet qua neerslag en waterhuishouding niet wezenlijk door de gevolgen van de klimatologische veranderingen wordt getroffen, moeten toch de Rijn, en ook de Donau, die samen goed zijn voor 70% van het binnenvaartvervoer, in het middelpunt van de waarneming staan.

Net als eerdere publicaties bevat dit rapport hoofdzakelijk gegevens over het waterwegennet in West- en Midden-Europa. In het stroomgebied van de Donau blijft de beschikbaarheid van gegevens over de binnenvaart problematisch. Afgezien van de statistische basisgegevens zijn er in dit geografische gebied zeer weinig andere gegevens die systematisch en regelmatig bijeen worden gebracht.

Hoofdstuk 1

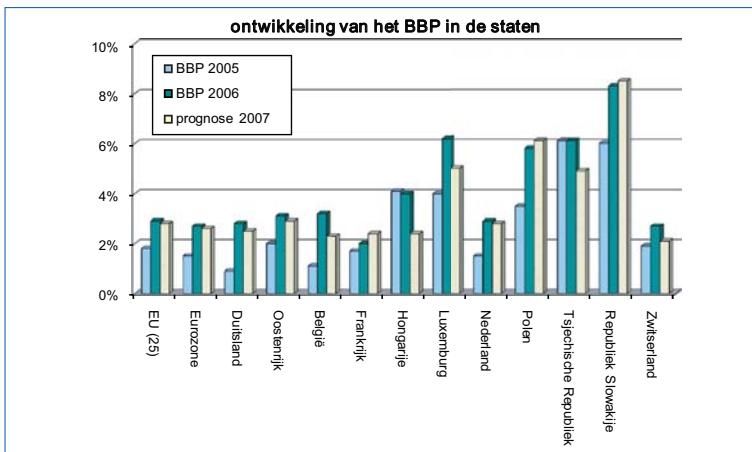
Overzicht van de vervoersvraag in 2006 en 2007

1. Ontwikkeling van de economische groei

De Europese economie heeft in 2006 in vergelijking met 2005 een duidelijke groei getoond. Dankzij de gunstige context voor investeringen, de toename van de export naar Azië, en vooral ook dankzij de toename van de consumptie bereikte het BBP in de eurozone een groeipercentage van 2,7 (in vergelijking met 1,5% in 2005). Een dergelijk niveau werd sinds 2000 niet meer bereikt. De economische opleving in Duitsland in 2006 (2,8% in 2006 tegenover 0,9% in 2005), die zich waarschijnlijk ook in 2007 zal voortzetten, heeft ongetwijfeld aan deze ontwikkeling bijgedragen.

Tegen de achtergrond van een groeiende wereldmarkt kan voor de economie in de eurozone van goede vooruitzichten worden uitgegaan. De OESO verwacht in 2007 een groeipercentage van het BBP dat net als in 2006 naar schatting 2,2% zal bedragen. Ter vergelijking wordt er hier op gewezen dat voor de USA een groeipercentage van 2,1 wordt voorspeld.

Grafiek 1:



Bron : EUROSTAT

2. Vervoersvraag in de binnenvaart in Europa

Zoals algemeen bekend groeit de vraag naar vervoer in het algemeen sneller dan het BBP. Om deze ontwikkelingen in het kader van de marktobservatie te volgen, beperken wij ons tot die staten die over grensoverschrijdende binnenvaartactiviteiten beschikken. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de Rijnsoeverstaten samen met Luxemburg en België, en de Donaustaten, die gedeeltelijk na hun recente toetreding tot de EU een fase van krachtige economische groei doormaken.

Situatie in de West-Europese staten

(België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland)

Deze landen boekten in 2006 een gemiddelde groei van het BBP van ongeveer 2,7%. De vraag naar vervoer nam met ongeveer 5% toe. Daarbij valt op dat Duitsland dankzij een groei van 2,8% van het BBP, in tkm-prestatie een plus van 7,3% wist te behalen. In Duitsland is ook het vervoer per spoor in vergelijking met het jaar ervoor duidelijk toegenomen, waarbij een stijging van 10,3% werd gerealiseerd. In Frankrijk loopt daarentegen het goederenvervoer per spoor sinds enkele jaren terug.

Algemeen gezien kwam de vervoersvraag in deze landen voor het grootste deel voor rekening van wegvervoer en spoor, terwijl de binnenvaart haar vervoersprestatie slechts zeer weinig kon uitbreiden (ternauwernood 1% in tkm).

Situatie in de Donaustaten

(Oostenrijk, Hongarije, Slowakije, Kroatië, Servië, Roemenië en Bulgarije)

De toetreding tot de EU door een deel van deze landen leidt tot een duidelijk merkbare opleving van de economische groei in dit gebied. In deze landen wordt dan ook op dit moment een grotere groei van het BBP en ook een bovengemiddelde stijging van het goederenvervoer geregistreerd. In 2006 hebben deze landen een gemiddelde groei van het BBP van meer dan 5% weten te behalen. De groei van de transportvraag ligt, uitgedrukt in tkm, boven de 7%. Het wegvervoer komt dankzij zijn flexibiliteit als grootste winnaar uit de bus. Er moet echter op gewezen worden dat ook de binnenvaart uitstekende resultaten weet te behalen.

Ontwikkeling van de gemiddelde prestaties voor de verschillende vervoersmodi

Donaugebied	2006/2004
Binnenvaart	+ 10,2%
Spoor	+ 5,1%
Wegvervoer	+ 12,7%
West-Europa	
Binnenvaart	+ 0,9%
Spoor	+ 3,9%
Wegvervoer	+ 4,9%

Bron : Basisgegevens ECMT

Situatie in de staten in Midden-Europa (buiten het Donauebekken)

(Polen en Tsjechië)

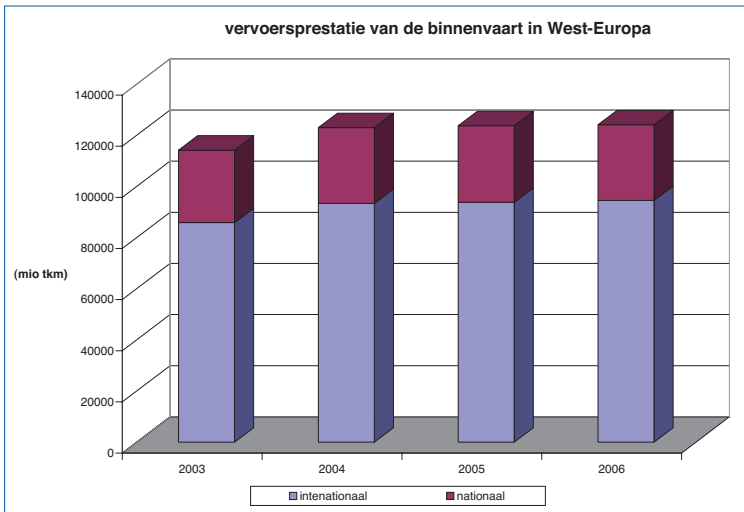
De binnenvaartstaten in Midden-Europa bevinden zich wat hun economische groei betreft in een situatie die sterk lijkt op die in de Donaustaten. Hun BBP steeg in 2006 met 6% en de vervoersvraag met bijna 8%. Ook hier werd voor het grootste gedeelte aan deze vraag voldaan door het wegvervoer. De binnenvaart kon zich echter niet zo sterk ontwikkelen als in de Donaustaten, hetgeen te wijten is aan een tekortschietende in de infrastructuur.

3. Binnenvaart in Europa

Op grond van de nu beschikbare gegevens over 2006 kan worden vastgesteld dat de binnenvaart in Europa een kleine groei wist te behalen. In de verschillende geografische gebieden konden uiteenlopende ontwikkelingen worden waargenomen, die voornamelijk positief waren, hoewel er hier en daar ook terrein verloren ging. Meer daarover volgt hieronder. Terwijl de getransporteerde hoeveelheden op de Rijn met 3% toenamen, is de toename van de transportprestaties blijven steken bij 2%. Op de Donau zijn de transportprestaties in 2006 zelfs lichtelijk gedaald. Daarbij moet echter worden opgemerkt dat 2005 voor deze vervoersas een jaar met buitengewoon goede resultaten was.

Wat hier opvalt, is dat de autonome groei van het containervervoer op de Rijn terugloopt. Dit vervoer registreert op het ogenblik circa 9% van het vervoerde volume op de Rijn en meer dan 10% in de delta. De groei van de wereldhandel en de sterk stijgende exporten, met name van China naar Europa, heeft in de West-Europese zeehavens tot een forse toename in het aantal vervoerde containers geleid. Deze toename heeft echter niet in dezelfde omvang geleid tot een toename in het vervoer van containers door binnenvaartschepen. Dit punt zal later nader worden toegelicht.

Grafiek 2



Bron: ECMT

4. Binnenvaart onderverdeeld naar gebieden

4.1 Waterwegennet in Frankrijk

In 2006 is in het goederenvervoer over water weer een positieve ontwikkeling vaststelbaar. De vervoersprestatie bereikte 7,95 miljard tkm en steeg daardoor in vergelijking met 2005 met 1,2%. Deze groei is voornamelijk te danken aan de toename in het internationale vervoer (+2,8%), vooral in het Moezelbekken, waar zelfs een plus van 16,9% werd gehaald. Hierbij

dient in het bijzonder gewezen te worden op de positieve ontwikkeling bij het vervoer van ijzer en staal (+11,4%). Ook het vervoer van gereede producten viel positief uit.

In het containervervoer werden op de Franse waterwegen meer dan 400.000 TEU vervoerd. Met een plus van 17,8% resp. 13% is de ontwikkeling in het bekken rond Parijs en op de waterwegen in het Noorden van Frankrijk bijzonder positief.

Bij het vervoer tussen zee en binnenwateren is de groei met 31,4% tkm oftewel bijna 4 miljoen ton nog duidelijker zichtbaar.

4.2 Waterwegennet in België

Aangezien op het moment van het verschijnen van deze publicatie nog geen algemene statistische gegevens voor 2006 over het goederenvervoer op de Belgische waterwegen beschikbaar zijn, kan de ontwikkeling van het vervoer uitsluitend aan de hand van de havenoverslag worden gevolgd. Uit de cijfers over de overslag in de Belgische binnenhavens van 2006 blijkt dat het goederenvervoer min of meer stabiel gebleven is. Een toename kan worden waargenomen in de goederengroepen ijzer en staal (+14%), chemische producten (+9%) en levensmiddelen (+5%). Daar staat tegenover dat in andere sectoren, zoals bijvoorbeeld aardolie en steenkolen, dalende tendensen zichtbaar zijn, met dalingen van 2,5% resp. 6%. Ook de overslag van ertsen is met ongeveer 4% teruggelopen, net als die van meststoffen (daling van 6%).

Het jaar 2007 ging positief van start met een stijging van de havenoverslag in het eerste kwartaal van rond de 2%.

Het aandeel van de binnenvaart in de Modal Split is voor België relatief stabiel en beweegt zich al enkele jaren rond de 24%.

4.3 Waterwegennet in Nederland

In Nederland is in vergelijking met 2005 in 2006 bij de transportprestatie op de binnenwateren een toename van iets meer dan 1% bereikt. Voor de vervoerde hoeveelheid bedraagt de groei 1,6%. In reële cijfers komt dit neer op bijna 43,3 miljard tkm, oftewel ca. 330 miljoen ton. De grootste groei werd geboekt in de sector gereede producten, waar de stijging 9,3% bedraagt en zodoende een toename van rond de 4,6 miljoen ton werd gehaald. Op de tweede plaats staan aardolieproducten en vaste minerale brandstoffen met hoeveelheden van respectievelijk 59 en 29,2 miljoen ton (+3,3% resp. +4,8%). De transportprestatie in het internationale verkeer is met 1,4% gestegen en heeft op deze wijze aan de groei van de binnenvaart in Nederland bijgedragen.

Op het vlak van het containervervoer werd in het internationale verkeer een daling van iets meer dan 1% vastgesteld. Deze ontwikkeling is een rechtstreeks gevolg van de ontoereikende overslagmogelijkheden in de haven van Rotterdam bij de interface met de binnenvaart. Bij de overslag in de zeehavens is er echter duidelijk sprake van stijgende hoeveelheden.

4.4 Waterwegennet in Duitsland

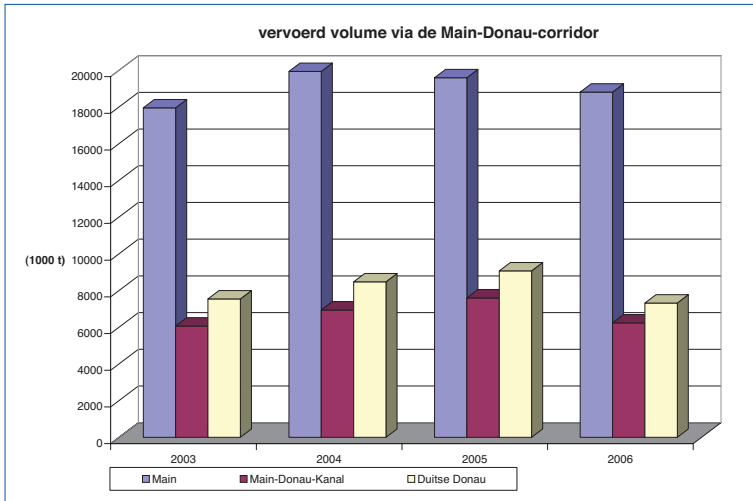
In de drogeladingvaart werd het jaar 2006 gekenmerkt door een positieve vraag naar vervoer. De getransporteerde hoeveelheden zijn over het gehele Duitse waterwegennet met 2,7% gestegen, terwijl de transportprestatie in feite stagneerde. Met name in de ijzer- en staalsector droeg de gunstige conjunctuur op de wereldmarkt ook in 2006 bij tot positieve resultaten, hetgeen ook voor de kolensector geldt, die kon profiteren van de levendige vraag in de ijzer- en staalnijverheid en de grotere vraag naar stookkolen door elektriciteitscentrales vanwege de hoge aardolieprijzen. In West-Europa en met name in Duitsland heeft de opleving in de bouwsector, alsmede in de weg- en waterbouw, na enkele jaren van conjuncturele zwakte een gunstige invloed op de binnenvaart.

In de tankvaart kon gezien over het gehele jaar een positieve vraag worden vastgesteld in de chemie, wat met een aanhoudende groei in de chemische sector samenhangt. Met name in de Rijnvaart stegen de getransporteerde hoeveelheden met 2%. Bij de aardolieproducten was de transportvraag onderhevig aan sterke schommelingen, die op hun beurt samenhangen met de marktprijs voor aardolie. De getransporteerde hoeveelheden stegen op de Rijn met ongeveer 1%, waarbij moet worden bedacht dat op deze rivier het grootste gedeelte van de aardolieproducten van en naar de zeehavens Amsterdam/Rotterdam/Antwerpen wordt vervoerd.

Uitgedrukt in TEU is het containervervoer op de Duitse waterwegen met 1,5% licht gedaald. Voor zover dit de Rijn betreft, is deze daling hoofdzakelijk het gevolg van de moeilijkheden in de haven van Rotterdam en in mindere mate van die in de haven van Antwerpen. Nog teleurstellender voor de binnenvaart is de ontwikkeling van het containervervoer van en naar de zeehavens Hamburg en Bremen, zeker als men bedenkt dat de sterke groei in het via deze havens afgewikkelde containervervoer van rond de 10%, niet tot een overeenkomstige verhoging van het vervoer door de binnenvaart heeft geleid. Het kwantitatieve aandeel van de binnenvaart in het totale vervoer tussen de genoemde havens en het achterland is 6,3% gedaald.

Op de Main-Donau-as waren de getransporteerde hoeveelheden in 2006 aanzienlijk minder dan het jaar ervoor. Op de Main bedroeg de teruggang rond de 4%, op het Main-Donaukanaal ongeveer 17,9% en op de Duitse Donau circa 19,3%. Deze forse dalingen na de recordjaren 2004 en 2005 zijn het gevolg van belemmeringen van de scheepvaart wegens slechte weersomstandigheden. Het kanaal was in totaal 37 dagen vanwege ijsgang niet bevaarbaar. Op de Main moest de scheepvaart gedurende 8 dagen vanwege ijs en 10 dagen vanwege hoogwater worden stilgelegd. Ook op de Bovendonau waren er onderbrekingen van de scheepvaart: 10 dagen vanwege ijs en 15 dagen door hoogwater.

Grafiek 3

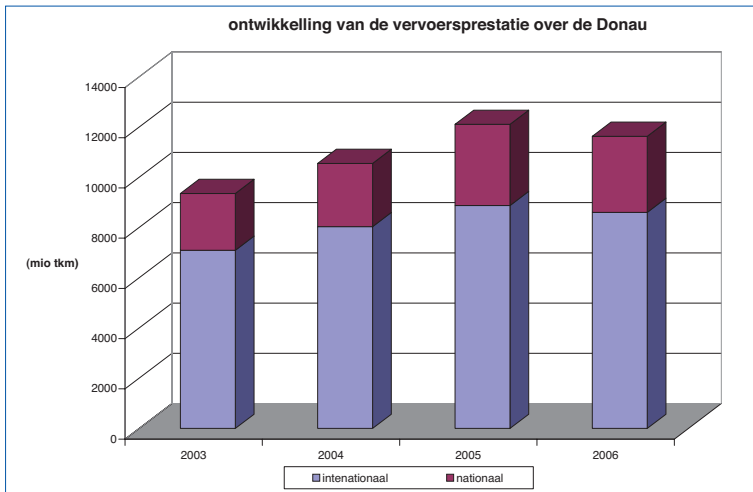


Bron : WSD-Süd

4.5 Donaubekken

De transportprestaties op de Donau-as zijn na een zeer positief 2005 in 2006 licht gedaald (-3,9%). Deze conjuncturele ontwikkeling heeft echter geen invloed op de ontwikkelingstrends in deze verkeerscorridor gehad.

Grafiek 4



Bron: ECMT

Volgens prognoses voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in deze corridor zijn er aanwijzingen in de richting van een sterk ontwikkelingspotentieel voor de binnenvaart en haar marktaandeel. Dit potentieel kan echter alleen maar daadwerkelijk worden benut als bepaalde belemmeringen die de groei van de binnenvaart tegenhouden, worden geëlimineerd. Deze belemmeringen bestaan voornamelijk uit plaatsen met een ontoereikende diepte, waardoor de laadhoogte aanzienlijk beperkt wordt en bij lage waterstanden het goederenvervoer telkens weer stil komt te liggen. Op dit moment worden op het Oostenrijkse deel van de Donau een aantal projecten ter verbetering van de infrastructuur uitgevoerd. Deze projecten hebben tot doel een bepaalde diepgang te waarborgen. Afgezien hiervan wordt er nagedacht over een uitbreiding van de Donauhavens tot intermodale overslagplaatsen.

De getransporteerde goederen bestaan voor het grootste gedeelte uit stukgoed en voor ongeveer 20% uit vloeibare producten zoals benzine en diesel. Het aantal containertransporten is tot nu toe zeer beperkt. Het valt echter te verwachten dat zij zich in de komende jaren net als op de Rijn langzaam maar zeker verder zullen ontwikkelen. Als voorbeeld kan de haven Constanza aan de Benedendonau worden genoemd, die in 2004 van een zeer gespecialiseerde containerterminal werd voorzien en sindsdien een belangrijke intermodale overslagplaats is geworden.

4.6 Activiteiten in de zeehavens

Nu de Duitse Noordzee-havens hun activiteiten zo fors hebben weten uit te breiden, is het niet meer dan logisch en van groot belang dat de binnenvaart, en dan met name in het Rijngebied, de ontwikkelingen in de ARA-zeehavens nauwlettend in de gaten houdt. Deze ontwikkelingen zijn namelijk van doorslaggevend belang voor de vraag naar vervoer door binnenvaartschepen. Verschuivingen naar andere Noordzee-havens komen bij de huidige waterwegenstructuur de vervoersdrager binnenvaart slechts in geringe mate ten goede.

De wereldwijd sterke economische groei en het gebruik van steeds grotere eenheden in de zeevaart leidt tot een sterke toename van de bedrijvigheid in de zeehavens. Het belang van de zeehavens voor de binnenvaart hangt echter nauw samen met de verkeerstechnische aansluiting met het achterland. Als deze niet tevredenstellend is, vinden er verschuivingen plaats naar andere zeehavens die betere verbindingen te bieden hebben.

Havens	Goederen in 1000 ton		Ontwikkeling in %
	2005	2006	
Hamburg	125 743	134 861	7,3
Bremen	54 342	65 099	19,8
Amsterdam	74 858	84 350	12,7
Rotterdam	370 238	378 185	2,1
Antwerpen	160 055	167 372	4,6
Zeebrugge	22 222	24 143	8,6
Gent	34 557	39 472	14,2
Duinkerken	53 437	56 642	6,0
Le Havre	75 023	73 804	-1,6
Totaal	970 475	1 023 928	5,5

Bron: Haven Rotterdam

Uit deze tabel blijkt dat de belangrijkste havens die een aansluiting met de binnenvaart bieden, dus Rotterdam en Antwerpen, beide achterblijven bij de gemiddelde groei van 5,5% van het overslagvolumen in de zeehavens.

In het containervervoer is dezelfde trend zichtbaar. Antwerpen ligt nog relatief dicht bij het gemiddelde van 9,5%, maar voor Rotterdam zijn de cijfers een stuk minder rooskleurig. Indrukwekkend is de buitengewoon sterke stijging van de overslaghoeveelheden in Bremen, hetgeen aantoont dat deze haven hard op weg is om zijn activiteiten op het gebied van de containeroverslag uit te breiden.

Havens	Container in 1000 TEUs		Ontwikkeling in %
	2005	2006	
Hamburg	8 088	8 862	9,6
Bremen	3 735	4 450	19,1
Amsterdam	65	306	370,8
Rotterdam	9 288	9 690	4,3
Antwerpen	6 488	7 018	8,2
Zeebrugge	30	36	20,0
Gent	1 408	1 653	17,4
Duinkerken	204	205	0,5
Le Havre	2 058	2 121	3,3
Totaal	31 364	34 345	9,5

Bron: Haven Rotterdam

De volgende tabel laat zien hoe belangrijk de haven van Amsterdam voor de binnenvaart is, te meer omdat deze vervoersdrager uitstekende verbindingen met het achterland biedt. Het weg- en spoorvervoer blijven achter bij de binnenvaart, aangezien zij te kampen hebben met een reeds verregaand overbelaste infrastructuur.

Ontwikkeling van het containervervoer van en naar het achterland:

Havens	Marktaandeel in %				
	2002	2003	2004	2005	2006
Rotterdam					
<i>Binnenvaart</i>	32,8	31,3	30,7	30,5	30,5
<i>Spoor</i>	9,3	9,6	9,2	9,4	10,9
<i>Wegvervoer</i>	57,9	59,1	60,1	60,1	58,6
Amsterdam					
<i>Binnenvaart</i>	49,1	41,5	41,3	41,1	-
<i>Spoor</i>	3,8	3,6	3,5	3,5	-
<i>Wegvervoer</i>	47,1	54,9	55,1	55,4	-
Antwerpen					
<i>Binnenvaart</i>	31,3	30,6	32,1	32,9	-
<i>Spoor</i>	8,4	9,4	7,4	7,3	-
<i>Wegvervoer</i>	60,2	60,0	60,5	59,8	-

Bron: Haven Rotterdam

De laatste cijfers over de verdeling over de verschillende vervoersdragers voor vervoer vanaf de haven van Rotterdam tonen een sterke stijging voor het spoorvervoer. Dit hangt samen met het feit dat er in deze transportbranche verschillende ondernemingen actief zijn, die verbindingen met het achterland bieden en in concurrentie met elkaar staan. Tot 2006 waren de mogelijkheden voor een uitbreiding van het marktaandeel vanwege een overbelasting van het Nederlandse spoornet nog beperkt, maar met de opening van de Betuwelijn in de lente van 2007 zijn er in principe nieuwe mogelijkheden geopend. Aangezien de aansluiting op het Duitse spoorwegennet in bepaalde opzichten nog een aantal problemen met zich meebrengt, zal een volle benutting waarschijnlijk pas over maanden, zo niet jaren mogelijk zijn.

Amsterdam

De opleving in de aardoliesector met een groei in de overslag tussen zee en binnenvaart van 11,2% (en daardoor een overslagtoename van meer dan 1,5 miljoen ton) is de belangrijkste reden voor de toename van de voor de binnenvaart relevante activiteiten in de haven van Amsterdam, die in 2006 12,3% bedroeg. Bij het containervervoer zijn de overgeslagen hoeveelheden meer dan verdrievoudigd. Daar komt nog bij dat de hoeveelheden oorspronkelijk niet sterk afweken van die van de andere zee- en binnenhavens. Deze forse toename van de containeroverslag hangt vooral samen met de opstoppingen in de afhandeling in Rotterdam, waardoor er zich verschuivingen hebben voorgedaan.

Parallel daaraan is er ook bij de overslag van vrachten voor het zeevervoer een groei vast te stellen, die voor alle goederencategorieën samen 20% bedroeg.

Rotterdam

In de zeehaven van Rotterdam werd in 2006 tussen de binnen- en zeevaart ongeveer 146 miljoen ton overgeslagen, hetgeen in vergelijking met 2005 een verhoging van 1,2% betekent. De sterkste groei heeft zich voorgedaan bij vaste brandstoffen (+7,9%) en bij de

aardolieproducten (+3,2%). Het vervoer van containers per binnenschip nam af, namelijk met 6,7% TEU. Deze daling is te wijten aan de overbelasting van de overslagcapaciteiten en de verplaatsing naar andere zeehavens.

De totale goederenoverslag in de haven van Rotterdam is, voor alle goederensoorten samen, in 2006 in totaal 2,2% gestegen. Voor de containeroverslag bedraagt dit 4,1%, terwijl de containeroverslag in Antwerpen en Hamburg respectievelijk 8,3% en 7,6% toenamen. De cijfers voor de eerste helft van 2007 laten voor alle goederen samen met een toename van de hoeveelheden van rond de 4,2% een positiever beeld zien. Het containervervoer is daarentegen duidelijk gestegen en schijnt opnieuw hetzelfde niveau te halen als de mondiale groei van 12,8%, hetgeen overeenkomt met 5,3 milj. TEU.

Voor aardolieproducten blijft Rotterdam de grootste haven van Europa, zeker nu er ook wat dit betreft een uitbreiding van de opslagcapaciteit gepland is. Afgezien daarvan werkt de haven van Rotterdam aan een omvangrijke uitbreiding van de overslagcapaciteiten voor 2013, zodat men de zeer snel groeiende stroom containers beter zal kunnen verwerken.

Antwerpen

In de haven van Antwerpen is de overslag tussen zee en rivier in vergelijking met 2005 met 1,7% gestegen. Er werden ongeveer 86 miljoen ton goederen overgeslagen. Op de eerste plaats van de goederensoorten met een gestegen overslag staan chemische producten (+9,8%), gevolgd door aardolieproducten (+3,5%). Bij het containervervoer is een toename van 8,3%, oftewel ruim 530 miljoen TEU vast te stellen.

De veranderingen die zich in 2006 hebben voorgedaan met betrekking tot het omladen van en op binnenschepen hangen samen met de overslag van zeevrachten in de haven van Antwerpen, waar namelijk in totaal een toename van 4% werd gehaald. Het lijkt erop dat het vervoer van bulkgoederen in 2007 terugloopt, want in de eerste helft van het jaar is al een daling van bijna 5% geregistreerd. Vooral bij drogelading kon een sterke daling van rond de 16% worden waargenomen. Daar staat tegenover dat het vervoer van containers in de eerste zes maanden met 15% fors toenam. Afgezien van de wereldwijde groei en de gevolgen van de lange wachttijden bij de overslag in Rotterdam, waar de haven van Antwerpen van profiteert, is deze groei zeker te danken aan de opening van de Deurganck Docks aan het begin van dit jaar.

5. Ontwikkeling van de binnenvaart in diverse economische sectoren

De volgende beschrijvingen hebben voornamelijk betrekking op het Rijngebied en West-Europa. In dit gebied worden de grootste hoeveelheden vervoerd en bevindt zich ook een sterke concentratie van zware industrie, die via de ARA-havens wordt bevoorrad en de export naar deze havens verscheept. Hoewel de economische situatie voor de verschillende industrietakken die klant van de binnenvaart zijn, in heel Europa dezelfde is, komt het voor dat de vraag naar vervoer door de binnenvaart in de verschillende regio's en per lokale onderneming een andere ontwikkeling laat zien.

5.1 Landbouwsector

Het vervoer van landbouwproducten over de Rijn is in 2006 met ongeveer 4% afgenomen. Zelfs in de tweede helft van 2006 is de vervoerde hoeveelheid van met name landbouwproducten

in vergelijking met het voorafgaande jaar met 6% lager uitgevallen. Het vervoer van tarwe nam af (-4%), hoewel de vervoerde hoeveelheden bij de andere graansoorten over dezelfde periode juist toenamen. Ook het vervoer van veevoeder laat een negatief cijfer zien, terwijl dat van de plantaardige oliën en oliehoudende zaden met 12% steeg. De oorzaken van deze ontwikkelingen moeten onder andere worden gezocht in de aanplant van andere gewassen. Vanwege de steeds terugkerende perioden van droogte, die de groei van bepaalde planten belemmert, kiest men voor andere gewassen en ook planten met oliehoudende zaden, omdat er steeds meer vraag is naar bio-energetische planten. Het valt te verwachten dat deze ontwikkelingen de transportvraag in de toekomst zullen beïnvloeden.

5.2 Energiesector

• Steenkolen

De op de Rijn vervoerde hoeveelheden steenkolen stegen in 2006 met meer dan 7%. De in het algemeen zeer grote vervoersvraag is te danken aan de hoge productie in de staalsector en de sterke vraag naar kolen door elektriciteitscentrales in het licht van de zeer hoge aardolieprijzen. Hun kolenverbruik is in 2006 met meer dan 11% gestegen.

In dezelfde periode is in de 25 EU-lidstaten de eigen steenkolenproductie met 4,7% gedaald. Ter compensatie is een stijging van de invoer met 10% vast te stellen. Dit kwam de binnenvaart ten goede, omdat de vervoerde hoeveelheden vooral in de tweede helft van het jaar met 16% een mooi groeipercentage lieten zien.

Voor de eerste maanden van 2007 is een daling van de vervoersvraag te verwachten, die het gevolg van de zeer zachte winter en het geringere kolenverbruik. In de haven van Rotterdam is dan ook in de eerste helft van 2007 een daling in de steenkolenhoeveelheden van 11,7% geregistreerd.

Op langere termijn bestaat er echter een stijgende tendens in het kolenverbruik in de EU, die door invoer via de zeehavens moet worden gedekt. Deze tendens zal de transporthoeveelheden van de binnenvaart structureel bevorderen, ook al kunnen er zich, net als nu, om conjuncturele redenen tijdelijk schommelingen in de transportvraag voordoen.

Aardoliesector

Het vervoer van aardolieproducten toont in vergelijking met dezelfde periode het jaar ervoor in 2006 een lichte stijging van iets meer dan 1% en van bijna 5% in de tweede helft van het jaar. Het vervoer van benzine in de dalvaart nam met 20% toe, hetgeen samenhangt met de uitvoer naar de Verenigde Staten. Deze tendens zal zich in de komende tijd waarschijnlijk voortzetten, zoals nu reeds blijkt uit de cijfers van Rotterdam voor de eerste helft van 2007: een stijging van 60% voor de uitvoer van aardolieproducten, die daarmee een volume van 12 miljoen t bereiken.

De transporten door de binnenvaart stroomopwaarts namen daarentegen af.

Parallel hieraan nam in 2006 het vervoer van gasolie stroomafwaarts 5% en stroomopwaarts 3% toe. Deze tendensen die over het gehele jaar kunnen worden vastgesteld waren in de tweede helft van 2006 nog duidelijker.

De tijdelijke daling van de aardolieprijs op de wereldmarkt tussen september en december 2006 heeft ertoe geleid dat de handel weer aantrok, en de voorraden in deze periode weer werden aangevuld. Door de milde weersomstandigheden in de winter en het lage stookolieverbruik, de verplichting in Duitsland om vanaf 1 januari 2007 meer biobrandstoffen

bij te mengen en de opnieuw stijgende prijzen op de markt voor aardolieproducten, nam begin 2007 de vervoersvraag op de Rijn weer af. Deze factoren samen resulteerden in een daling van de vervoersvraag van ca. 25%.

5.3 Staalnijverheid

De staalsector profiteert nog steeds van de sterke mondiale en Europese vraag. De vraag naar staal steeg in 2006 wereldwijd met 8,5% en zal mogelijk in 2007 met nog eens 5,9% toenemen. Ook de opleving in de bouw, met inbegrip van talrijke openbare werken heeft de vraag naar staal in West-Europa in 2006 de nodige impulsen gegeven.

Dit is de achtergrond voor de toename in deze sector in 2006 van ongeveer 1% bij het vervoer van grondstoffen en van 5% voor gereede producten en halffabrikaten. Het najaar van 2006 werd gekenmerkt door een stijging van het vervoer van grondstoffen van 6% en van ijzer, staal en non-ferrometalen met 17%.

Gezien de te verwachten groei van de mondiale vraag kan er vanuit worden gegaan dat de transportvraag in deze sector zich nog op het niveau van 2007 zal weten handhaven, hoewel de groei op Europees niveau wellicht wat lager zal uitvallen. Daar staat echter tegenover dat de invoer van erts in de haven van Rotterdam in de eerste helft van het jaar met 5,5% gedaald is, hetgeen een dalende ontwikkeling schijnt aan te kondigen, en dit ondanks de grote vraag van de Europese industrie naar staal, die eveneens tot een grotere invoer van staal leidt. Zo werd in Antwerpen in de eerste zes maanden van 2007 een krachtige stijging van het vervoer van geïmporteerd staal van 17,6% geboekt.

5.4 Zand, kiezel, stenen, aarde en bouwmaterialen

Over het gehele jaar gezien is het vervoer van bouw materiaal met 10% toegenomen. Vooral het vervoer van zand en kiezel stroomafwaarts, dat al 50% van de op de Rijn vervoerde hoeveelheden bouwmaterialen vormt, is in volume met bijna 15% en qua vervoersprestatie met 18,5% gestegen. In de tweede helft van 2006 bereikte de toename van de vervoerde hoeveelheden bij de bouwmaterialen 17%, terwijl het vervoer stroomafwaarts een plus van 21% bereikte.

Hierbij valt op dat de vervoersprestaties stroomafwaarts in het najaar van 2006 met 30% sterker zijn toegenomen dan de transporthoeveelheden, hetgeen een teken is dat de afzet in het gebied rond de Benedenrijn weer aantrekt.

Deze gunstige ontwikkeling van de vraag naar vervoer van bouwmaterialen hangt samen met de opleving in de bouwsector, met inbegrip van openbare werken, in met name Duitsland. De woningbouwsector, de utilitaire bouw, maar ook de openbare bouwsector profiteren van de groei die samenvalt met een conjuncturele bloei. Deze trend zal zich naar verwachting in 2007 voortzetten.

5.5 Chemiesector

Onder invloed van de conjuncturele opleving in 2006 en de eerste maanden van 2007 zijn de getransporteerde hoeveelheden op de Rijn gemiddeld over het gehele jaar met 2% en in de tweede helft van 2006 in vergelijking met de tweede helft van 2005 met meer dan 5% gestegen. De prognoses voor deze industriële sector zijn optimistisch, zowel voor de interne vraag als voor de export, zodat ook op de Rijn met een aanhoudende vraag naar transport zal mogen worden gerekend.

5.6 Containervervoer

Bij het containervervoer blijft het vervoer op de traditionele Rijn ondanks de ontwikkeling van deze vervoersbranche in andere stroomgebieden of op andere vervoersassen buiten de Rijn een belangrijke graadmeter voor het vervoersaandeel en de concurrentiepositie van deze vervoersdrager.)¹

In 2006 is het containervervoer op de Rijn voor de eerste keer sinds het begin met ongeveer 1% gedaald. Deze daling is des te opmerkelijker als men bedenkt dat de overslaghoeveelheden in de meeste zeehavens juist significant zijn toegenomen: in Rotterdam 4% en in Bremen zelfs 19%. De dalende tendens schijnt zich ook in 2007 nog voort te zetten. In de eerste drie maanden van het jaar is het totale containervervoer met ongeveer 5%)² gedaald, terwijl de havens van Antwerpen en Rotterdam in deze periode zelfs een recordoverslag wisten te behalen)³, met een plus van respectievelijk 15% en 12,8%. In 2006 wisten alleen de vervoerstromen op de Boven-Rijn positieve groeipercentages te boeken, hoewel deze in vergelijking met de traditionele resultaten van het Rijnvervoer zeer bescheiden uitvallen. Voor alle Rijntrajecten werden de sterkste dalingen bij het vervoer van lege containers stroomafwaarts waargenomen. De daling van het aantal TEU voor eindbestemmingen aan de Beneden- en Middenrijn houdt in dat de concurrentiepositie van de binnenvaart aanzienlijk verzwakt is. Al jarenlang hebben de binnenvaartschepen in de haven van Rotterdam en in mindere mate ook in Antwerpen te kampen met enorme opstoppingen bij de overslag in de zeeterminals, die voor binnenschepen tot wachttijden van tussen de 24 en 48 uur of meer kunnen leiden. Onder deze omstandigheden is het logisch dat bepaalde containers die een lading hebben waarvoor de transportduur gevoelig ligt, via andere vervoersmodi worden vervoerd die minder last hebben van wachttijden. De betrokken partijen hebben weliswaar maatregelen getroffen om de belemmeringen te beperken, maar de oorzaken hebben zij nog niet weten te verhelpen en de maatregelen schijnen bovendien niet het gewenste effect te sorteren. Blijkbaar is de ontwikkeling van dit segment van de binnenvaartmarkt niet geremd door de nog beschikbare capaciteit van het binnenvaartnetwerk of van de binnenvaartterminals.

Het in gebruik nemen van een nieuw dok in Antwerpen zal er zonder twijfel toe leiden dat de overslagcapaciteiten van de terminals in deze haven erop vooruit gaan. Voor de haven van Rotterdam is op middellange termijn een aanzienlijke uitbreiding van de capaciteit van de zeeterminals gepland.

Om te kunnen komen tot een zogenaamd « level playing field » voor alle vervoersmodi moet het transport met binnenvaartschepen op een adequate en evenwichtige manier in het systeem van de verbindingen met het achterland worden geïntegreerd. Het lijkt er echter op dat de huidige randvoorwaarden in de zeehavens, en dan met name in Rotterdam en Antwerpen, een vlotte afwikkeling van het vervoer door de binnenvaart niet meer kunnen waarborgen. Bij de toegang tot de kades en de installaties op de terminals ontstaat tussen de containerbinnenvaartschepen en de zeeschepen een ongelijke concurrentiestrijd. Het is belangrijk dat er principiële oplossingen worden gezocht, en bij de planning van terminals in de toekomst meer rekening met de binnenvaart wordt gehouden.

1) Tabellen over de ontwikkeling van het containervervoer staan in bijlage 3.

2) In deze periode valt ook de volledige stremming van de Rijn bij Keulen, die een volle week duurde.

3) Voor de eerste helft van 2007.

Hoofdstuk 2

Overzicht over het vervoersaanbod

Nieuwe scheepscapaciteiten op de markt

De ontwikkeling van het aanbod op de markt kan aan de hand van de nieuwe, in de vaart genomen schepen worden gevolgd. In de twee segmenten drogelading en tankvaart kan worden vastgesteld dat de scheepswerven hun productiecapaciteiten volledig benutten. In de afgelopen jaren waren er verschillende redenen waarom in deze bedrijfstakken sterk geïnvesteerd is in vervoerscapaciteiten. In de drogeladingvaart is de situatie in feite tevredenstellend, aangezien er een evenwicht bestaat tussen vervoersvraag en vrachtprijzen. De exploitatieomstandigheden zijn gunstig, zodat zij een vernieuwing en modernisering van de vloot mogelijk maken en er beter kan worden voldaan aan de eisen van de markt.

In de tankvaart ziet de situatie er echter anders uit. Hoewel de benuttingsgraad in het recente verleden eveneens als tevredenstellend kan worden beschouwd, hangt de vernieuwing van de vloot vooral samen met de nieuwe wettelijke voorschriften en de eisen van de verladers, en dan met name de aardolieondernemingen.

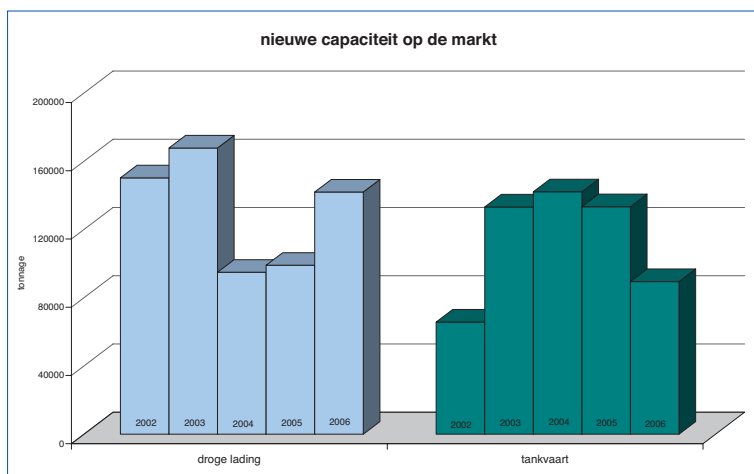
Met het oog op de invoering van nieuwe criteria voor het vervoer van producten in dubbelwandige schepen tussen 2009 en 2018 heeft de tankvaart al zijn capaciteiten nodig om de vloot, die in de toekomst voor het grootste gedeelte uit dubbelwandige schepen moet bestaan, aan te passen. De desbetreffende wettelijke regelingen zullen in 2009 van kracht worden. Voor bijna het gehele vervoer van aardolieproducten zal een vervoer in dubbelwandige schepen trapsgewijs verplicht worden gesteld. De markt schijnt nu al vooruit te lopen op deze nieuwe wettelijke regelingen, aangezien sommige verladers nu al hogere eisen stellen dan thans wettelijk is voorgeschreven, bijvoorbeeld ten aanzien van de ouderdomsgrens voor de ingehuurde transporteenheden.

Op grond van al deze ontwikkelingen is in de afgelopen jaren een groot aantal nieuwe tankschepen in de vaart genomen. Voor 2018 zullen nog eens 700 schepen vervangen moeten worden. Om dit te kunnen bereiken moeten er jaarlijks tussen de 50 en 60 nieuwe schepen worden opgeleverd.

Ondanks alle werkzaamheden op het gebied van de registratie van schepen zijn er helaas geen precieze gegevens beschikbaar. Daarom kan in de onderstaande tabel alleen maar een uitspraak worden gedaan over de ontwikkeling van het aanbod op de markt. Met name het aantal tankschepen (31) dat voor 2006 wordt genoemd, zou te laag kunnen zijn, aangezien alleen al voor 2007 naar verwachting ten minste 44 nieuwe schepen van stapel zullen lopen.

Uit deze tabel blijkt eveneens dat de activiteiten in het segment van de passagiersvaart vooralsnog niet afnemen. Zowel de branche van de dagexcursieboten – en dan met name in Duitsland – als die van de cruiseschepen tonen in 2006 een netto stijging, die, in ieder geval wat de cruiseschepen betreft, zich in 2007 lijkt voort te zetten. Men verwacht dat deze tendens ook in 2008 zal aanhouden.

Grafiek 5



Bron: IVR

Scheepstypen	2006		2007	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage
Motorvrachtschepen	42	117000	9	25000
Duwbakken	23	25000	5	11000
Tankschepen	31	89500	[44]*	[100000]*
Passagiersschepen				
- Cruiseschepen	12		[11]*	
- Schepen voor dagtochten	20			

Bron: IVR

* : Aantal verwachte schepen voor 2007

Hoofdstuk 3 Waterstanden

1. Waterstanden en exploitatiecapaciteiten

Vanwege het economisch belang maken de waterstanden deel uit van het onderzoek. De verschillende waarden worden niet alleen per dag in cm aangegeven, maar tevens omgerekend in een waarde die de mogelijke diepgang laat zien, zodat men de gevolgen voor de theoretische laadcapaciteit kan aflezen. In de onderstaande grafieken staan de waterstanden voor de Rijn zoals gemeten op de peilschaal van Kaub en die voor de Donau van het peil bij Hofkirchen.

In de volgende tabel is de vervoerscapaciteit aangegeven voor motorvrachtschepen van verschillende afmetingen en diepgang:

Vervoerscapaciteit per scheepsgrootte	Diepgang				
	1,50m	2,00m	2,50m	2,80m	3,50m
L. 135,00 X B. 11,45	750t	1 475t	2 225t	2 600t	3 700t
L. 110,00 X B. 11,40	600t	1 200t	1 800t	2 100t	3 000t
L. 85,00 X B. 9,50	570t	930t	1 350t	1 350t	1 350t
L. 67,00 X B. 8,20	420t	670t	1 000t	1 000t	1 000t

L : lengte

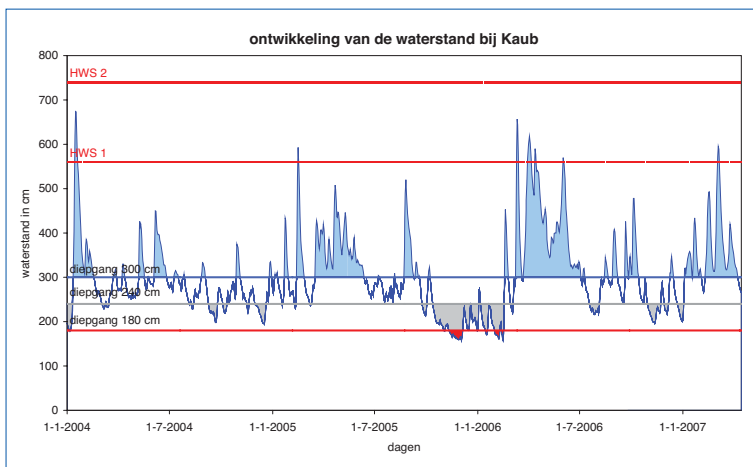
B : breedte

Bron : VBW (WESKA)

Aan de hand van deze cijfers kan goed worden beoordeeld hoe de waterstanden het vervoersaanbod beïnvloeden. Met name grote schepen hebben het meest te lijden onder laagwater.

2. Waterstanden op de Rijn

Grafiek 6



Bron: Bundesanstalt für Gewässerkunde

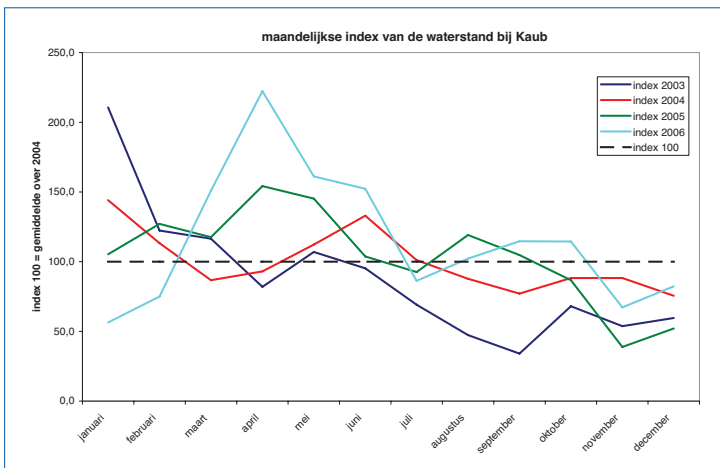
Indexatie van de waterstanden

Om de veranderingen van de waterstanden en de gevolgen voor de vrachten met elkaar te kunnen vergelijken, moet de belangrijkste peilstand op de desbetreffende waterweg worden geïndexeerd. Voor de berekening van de index is gebruik gemaakt van de kwartaalwaarden. De jaarlijkse gemiddelde waarde voor 2004 is als index 100 genomen.

Bij de peilstand Kaub is de gemiddelde waarde voor 2004 188 cm. Deze waarde wordt voor de vergelijkingen als index 100 genomen.

De indexwaarden kunnen ook per maand worden berekend, zodat zij met de andere variabelen kunnen worden vergeleken.

Grafiek 7



Bron: Bundesanstalt für Gewässerkunde

Analyse van de situatie in 2005

In de herfst van 2005 waren de waterstanden van de Rijn zeer laag. Deze situatie leidde in eerste instantie tot een verhoging van de vrachtprijzen op de Rijn. Toen neerslag wekenlang uitbleef, werd de situatie steeds slechter. De maandenlange aanhoudende negatieve gevolgen kunnen worden afgelezen aan de transporthoeveelheden in het vierde kwartaal van 2005. Pas helemaal aan het einde van het jaar viel er weer neerslag, zodat de situatie zich enigszins ontspande; maar ook aan het begin van het daaropvolgende jaar waren de waterstanden op de Rijn tot eind januari ontoereikend.

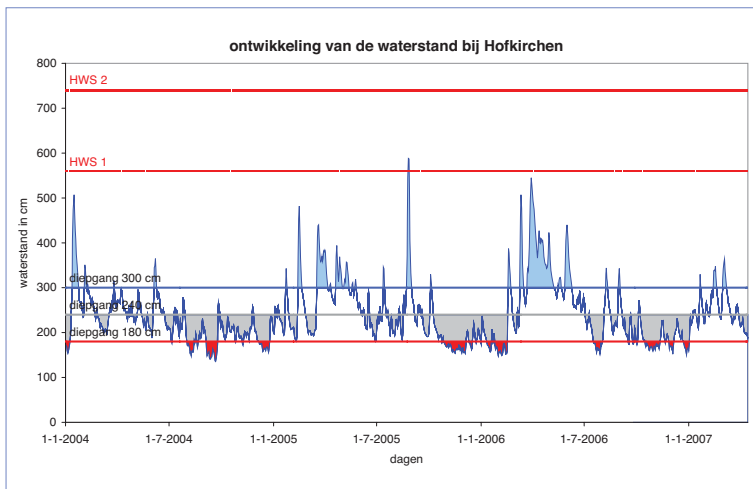
Analyse van de situatie in 2006

De perioden met laagwater in 2006 duurden niet zo lang als in 2005. Na een aantal weken hoogwater in het voorjaar lagen de waterstanden de rest van het jaar al naar gelang de hoeveelheid neerslag rond het gemiddelde, en wisselden kortere perioden met hoog- en laagwater elkaar af.

3. Waterstanden aan de bovenloop van de Donau

De methode die gevolgd is voor het analyseren van de waterstanden van de bovenloop van de Donau is hetzelfde als die voor de Rijn. Het jaarlijks gemiddelde over 2004 dient als referentie voor de indexwaarde 100.

Grafiek 8



Bron: Bundesanstalt für Gewässerkunde

De bovenloop van de Donau werd nog vaker getroffen door laagwater dan de Rijn. Aangezien er geen gegevens beschikbaar zijn over de vrachtprijzen, is het niet mogelijk de invloed van de waterstanden op de vrachtprijzen en de activiteiten van de binnenvaart in dit gebied te beschrijven.

Het scheepsverkeer op de Duitse Donau moest in 2006 ten gevolge van ijsvorming 10 dagen worden stilgelegd en vanwege hoogwater 15.

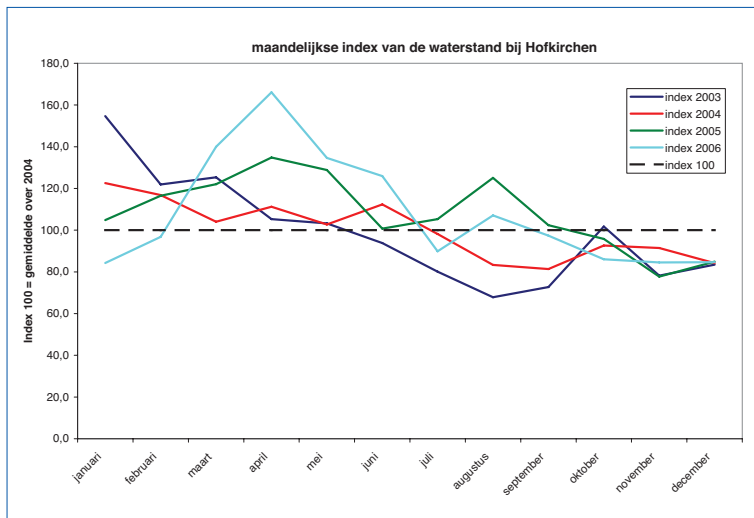
Grafiek 9 toont het seizoensgebonden laagwater tijdens de laatste maanden van het jaar.

In 2006 was er net als op de Rijn in het voorjaar een periode van hoogwater. Het jaar eindigde echter met waterstanden op het gebruikelijke lage niveau.

Grafiek 9 toont het seizoensgebonden laagwater tijdens de laatste maanden van het jaar.

In 2006 was er net als op de Rijn in het voorjaar een periode van hoogwater. Het jaar eindigde echter met waterstanden op het gebruikelijke lage niveau.

Grafiek 9



Bron: Bundesanstalt für Gewässerkunde

Hoofdstuk 4

Bedrijfseconomische analyse

1. Scheepsexploitatie in 2005

Om de bedrijfseconomische situatie in de binnenvaart te kunnen beoordelen, moeten de exploitatiekosten en inkomsten uit de economische activiteiten qua ontwikkeling met elkaar worden vergeleken. Zoals in het vorige hoofdstuk reeds werd aangegeven, is deze analyse mogelijk door een aantal ontwikkelingsindices met elkaar te vergelijken. Daartoe wordt een onderscheid gemaakt tussen drogeladingvaart en tankvaart.⁴⁾

1.1 Drogeladingvaart

Ontwikkeling van de transporthoeveelheden

Hoewel de vraag naar vervoer in de binnenvaart op grond van de waterstanden niet zeer flexibel is en hetzelfde mutatis mutandis voor de beschikbare capaciteiten op de markt geldt, bieden de thans beschikbare transportcapaciteiten toch nog voldoende flexibiliteit om meteen op een plotselinge toename van de vraag te kunnen reageren. In extreme situaties zouden er echter interferenties kunnen ontstaan. Het lijkt er bijvoorbeeld op dat steeds terugkerende lage waterstanden gedurende een langere periode, zoals bijvoorbeeld in 2003, gevolgen heeft voor de vraag gedurende de gehele periode en men krijgt de indruk dat het vervoer verschuift naar andere vervoermodi. Omgekeerd kan 2004 als een jaar worden beschouwd dat juist gekenmerkt werd door zeer stabiele waterstanden, waardoor ook de vraag naar vervoer door de binnenvaart zich dienovereenkomstig ontwikkelde.

De gevolgen voor de getransporteerde hoeveelheden van de eveneens minder sterk schommelende waterstanden in 2005 waren in 2003 veel minder uitgesproken, aangezien de periode van laagwater minder lang duurde. Bovendien was in de industrietakken die normaal gesproken gebruik maken van de binnenvaart, de conjunctuur gunstig, zodat de vraag naar vervoer toenam.

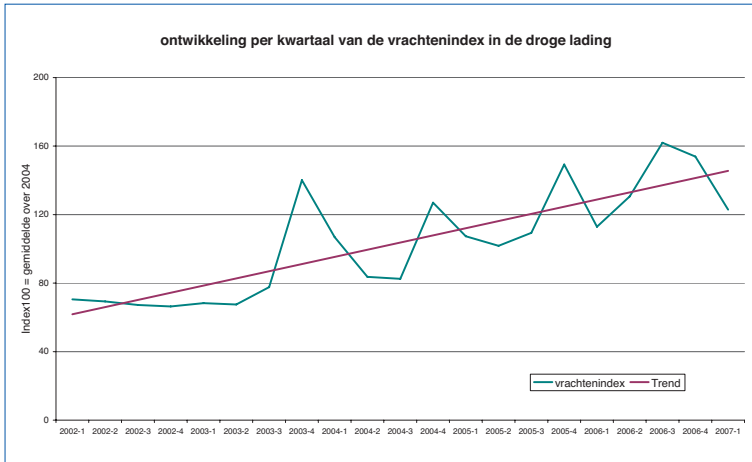
In 2006 nam de op de Rijn vervoerde hoeveelheid in de drogeladingvaart met 4,7% toe, gemeten in transportprestatie bedroeg de toename 2%.

Ontwikkeling van de vrachtprijzen

Over de gehele linie gezien hebben de vrachtprijzen in de drogeladingvaart zich positief ontwikkeld. Hoewel de waterstanden een zeer belangrijke factor waren, valt op dat in 2004 met gunstige waterstanden de vrachtprijzen dankzij de grote vraag gemiddeld hoger lager. De volgende grafiek toont dan ook een stijgende tendens over de afgelopen 4 jaar, die zich op grond van de ontwikkeling van de transportvraag vermoedelijk zal voortzetten.

4) Aangezien voor de jaren 2002 tot 2006 alleen maar een gecumuleerde index voor de hoogte van de vrachtprijzen en het transport in het Rijnbekken beschikbaar is, worden hier de getransporteerde goederenhoeveelheden op de Rijn als basis genomen.

Grafiek 10



Bron: NEA ; Sekretariat ZKR

Benutting van de beschikbare capaciteit

De verschillende markten beschikken, zowel geografisch gezien als met betrekking tot de getransporteerde goederencategorieën, over een bepaalde flexibiliteit zodat het moeilijk is een goed beeld te geven van de benuttinggraad van de drogeladingvloot. Daar komt nog bij dat de dagelijkse inzet al naar gelang de grootte van het schip en de exploitatiemodus meer of minder kan variëren.

Afgezien van seizoensgebonden aspecten toont de transportvraag op de binnenvaartmarkt voor droge lading niet zulke grote schommelingen als in de tankvaart. De benutting van de beschikbare laadruimte is daardoor gelijkmatiger, hoewel zeker niet altijd optimaal. Een goed voorbeeld daarvoor biedt de markt voor het vervoer van granen. De aangeboden transporthoeveelheden bedragen vaak slechts 1000 tot 1500 ton, hetgeen voor een groot schip geen volledige benutting betekent.

Over het algemeen kan in de drogeladingvaart worden vastgesteld dat de capaciteit op de markt door het in de vaart nemen van nieuwe schepen en de ontwikkeling ten aanzien van de getransporteerde hoeveelheden naar verhouding dezelfde stijgende tendens vertonen. Dit alles geschiedt binnen een context waarin de vrachtprijzen sinds enkele jaren ook een opwaartse lijn laten zien.

Dit alles wijst erop dat de markt en ook de benuttingsgraad van de laadcapaciteit zich positief ontwikkelen. Desalniettemin kan in bepaalde segmenten de benuttingsgraad door optimalisering van de afwikkeling en het transport zelf zeker nog worden verbeterd.

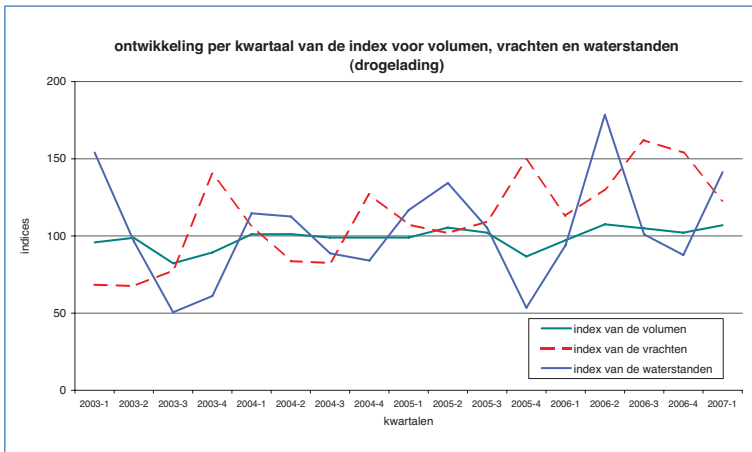
Resultaat in de drogeladingvaart

De Resultaat in de binnenvaart wordt bepaald door een combinatie van de getransporteerde goederenhoeveelheden en de vrachtprijzen. Wanneer men deze twee factoren analyseert, blijkt dat de productiviteit van de vloot in 2003 zich ondanks de zeer lange periode laagwater en de daarmee gepaard gaande negatieve gevolgen voor het transportvolume op een gemiddeld niveau kon handhaven, waarbij de vrachtprijzen zich eerder op een hoog niveau bevonden.

In 2004 waren de waterstanden zodanig dat de schepen beter beladen konden worden. Dit had als neveneffect dat het gemiddelde vrachtprijsniveau daalde. Het samenvallen van de twee factoren heeft ertoe geleid dat 2004 economisch gezien voor de binnenvaart als een gemiddeld jaar kan worden beschouwd, hoewel de exploitatiekosten licht stegen ten gevolge van de hogere gasolieprijzen.

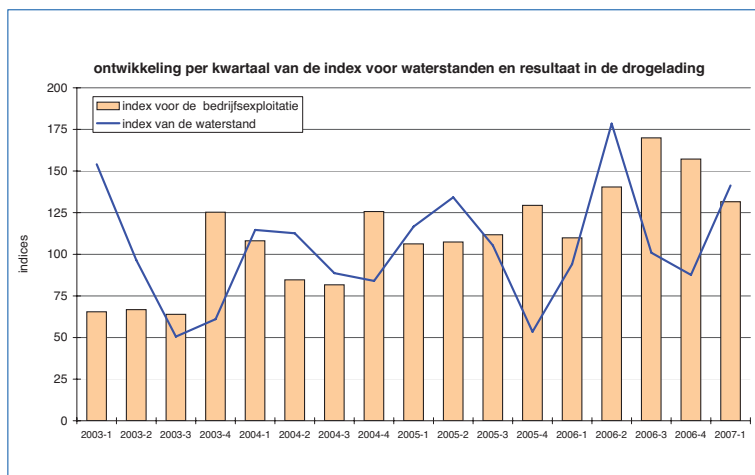
De onderstaande grafiek 11 geeft een goed beeld van de wisselwerking tussen waterstand, transportvolume en vrachten binnen een context van een levendige transportvraag.

Grafiek 11



Bron : Secretariaat van de CCR

Grafiek 12



Bron : Secretariaat van de CCR

In de bovenstaande tabel kan voor het jaar 2005 een duidelijke stijging van de winstmarge worden afgelezen, die in 2006 zelfs nog sterker uitgevallen is en te danken is aan de hoge vrachtprijzen en de stijgende transporthoeveelheden, ondanks de lage waterstanden in het laatste kwartaal van 2005. Gezien vanuit het perspectief van de winst lijkt dit jaar het meest productieve van de drie jaar waar dit onderzoek betrekking op heeft en dit ondanks de stijging van de exploitatiekosten ten gevolge van de forse stijging van de gasolieprijzen.

1.2 Tankvaartsector

De vraag naar vervoer van aardolieproducten, die op de Rijn 2/3 van het totale vervoer van de tankvaart vormt, werd door sterke schommelingen gekenmerkt. Deze schommelingen hangen gedeeltelijk samen met seizoensgebonden factoren, maar worden ook beïnvloed door de aardolieprijzen op de wereldmarkt en de omvang van de voorraden in de Europese staten. De vraag naar vervoer van grondstoffen voor de chemie, die ongeveer 1/3 van de transporthoeveelheden in de tankvaart vormt, was gelijkmatiger.

Ontwikkeling van de transporthoeveelheden

Het vervoer van grondstoffen voor de chemische industrie⁵ toonde tussen 2003 en 2004 een groei van bijna 10% en tussen 2004 en 2005 van rond de 5,6%. Deze ontwikkeling weerspiegelt de industriële productie in deze economische branche en kan ook worden afgelezen aan de sinds enkele jaren gestage toename van de transportvraag.

Het vervoer van aardolieproducten door de binnenvaart bestaat voor 80% uit benzine en stookolie/gasolie. Voor deze twee goederensoorten beschikken wij over gedetailleerde en representatieve gegevens met betrekking tot de ontwikkeling van de vrachtprijzen. De

⁵⁾ Helaas zijn er voor deze transportmodus geen representatieve gegevens over de ontwikkeling van de vrachten beschikbaar.

bedrijfseconomische analyse die in het kader van de marktobservatie wordt verricht, is op een vergelijking van verschillende representatieve factoren gebaseerd. Dit stelt ons in staat tendensen waar te nemen en conclusies over de algemene situatie van deze vervoersdrager te formuleren. Voor deze analyse is het derhalve voldoende als wij ons hier beperken tot een analyse van de index voor de transporthoeveelheden voor beide goederensoorten voor de verschillende vervoersassen die voor het volgen van de ontwikkeling van de vrachtprijzen van belang zijn.

Index van de getransporteerde hoeveelheden	2003		2004		2005		2006	
	Benzine	Stookolie	Benzine	Stookolie	Benzine	Stookolie	Benzine	Stookolie
Verkeersassen								
ARA – Duisburg	147	136	100	100	98	108	44	119
ARA – Dortmund	ns	216	100	100	698	130	190	170
ARA – Köln	159	402	100	100	112	34	137	27
ARA – Frankfurt	542	142	100	100	ns	157	ns	167
ARA - Karlsruhe	40	111	100	100	83	103	86	224
ARA – Basel	190	134	100	100	61	119	27	111
Globaler Index	174	140	100	100	170	144	96	156

ns : niet significant.

Bron: Secretariaat van de CCR met behulp van gegevens van het CBS

De totale index wordt berekend aan de hand van een weging die gebaseerd is op de goederenhoeveelheden voor de verschillende vervoersassen. De index laat zien dat het jaar 2004, hoewel het als referentiejaar voor alle analyses werd gekozen, een jaar was met een zwakke vraag naar aardolieproducten. In 2005 daarentegen bereikte de transportvraag een niveau dat vergelijkbaar was met dat van 2003.

Ontwikkeling van de vrachtprijzen

Het transport van aardolieproducten vond voor het grootste gedeelte op de Rijn plaats.

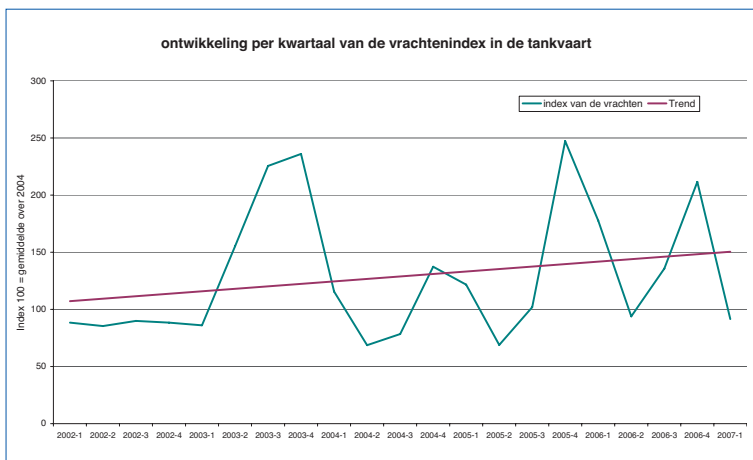
Dat in de jaren 2003 en 2005 op deze markt de vrachtprijzen fors stegen, viel te verwachten, aangezien de transportvraag bij tijd en wijle zeer groot was en de waterstanden gedurende een langere periode geen volle belading mogelijk maakten.

Index van de vrachtprijzen	2003		2004		2005		2006	
	Benzine	Stookolie	Benzine	Stookolie	Benzine	Stookolie	Benzine	Stookolie
Transportassen								
ARA – Duisburg	184	191	100	100	136	139	158	163
ARA – Dortmund	156	159	100	100	124	126	140	142
ARA – Köln	161	163	100	100	134	135	156	159
ARA – Frankfurt	163	165	100	100	151	152	158	160
ARA - Karlsruhe	158	160	100	100	149	150	155	157
ARA – Basel	162	183	100	100	146	147	150	151
Algemene index	174	170	100	100	140	144	156	154

Bron: Secretariaat CCR - P J K International b. v.

Grafiek 13 toont een licht stijgende tendens voor de vrachtprijzen in de vier onderzochte jaren, en dit bij een sterke volatiliteit van de vrachtprijzen.

Grafiek 13



Bron: Secretariaat van de CCR - P J K International b.v.

Benuttingsgraad van beschikbaar laadvermogen en in de vaart genomen nieuwe schepen

Bij de analyse van de ontwikkeling van de transporthoeveelheden in het licht van de wisselende waterstanden kan men in het kader van deze marktobservatie niet om de vraag heen of de beschikbare laadcapaciteit op dit gebied overeenstemt met de transportvraag en kan inspelen op schommelingen van de vraag.

De benutting van de vlootcapaciteit is, net als in de drogeladingvaart, bij een gelijkblijvende transportvraag in tijden van lage waterstanden groter, omdat door de beperkte diepgang meer scheepsruimte nodig is om dezelfde hoeveelheid te vervoeren. De waterstanden kunnen hier dus als een exogene factor worden beschouwd.

In de tankvaart, waar met name bij het vervoer van aardolieproducten de vraag niet zeer stabiel is en afhankelijk van diverse factoren zoals wereldmarktprijzen, omvang van voorraden en productiecapaciteit van raffinaderijen, is de mate waarin de capaciteiten benut worden zeer uiteenlopend.

De benutting van de op de markt beschikbare capaciteiten kan als optimaal worden beschouwd, wanneer het mogelijk is te voldoen aan een grote transportvraag, en dit ook als de waterstanden geen maximale belading toelaten.

Om de huidige marktsituatie goed te kunnen beoordelen, moet men de markt voor het vervoer van chemische stoffen, die goed is voor bijna 1/3 van de in tankschepen getransporteerde hoeveelheid, scheiden van de transportmarkt voor aardolieproducten, die 2/3 van de transporthoeveelheid voor zijn rekening neemt.

In het segment van chemische substanties zijn de hoeveelheden in het individuele transport zeer veel kleiner dan de transporthoeveelheden in het segment aardolieproducten. Meestal liggen deze hoeveelheden rond de 1000 tot 1500 ton. Deze hoeveelheid hangt voor een deel af van de opslagcapaciteit, met name in het achterland. Daarom wordt dit segment hoofdzakelijk door schepen bediend, die een kleinere laadcapaciteit van 1000 tot 2500 ton hebben. De desbetreffende markt reageert ook sneller en vereist ook een snelle beschikbaarheid van capaciteiten.

In tegenstelling tot de markt voor chemische stoffen worden op de markt voor aardolieproducten voornamelijk grote volumes getransporteerd, waarbij zelfs de grootste schepen vol beladen worden als de vraag groot genoeg is en de waterstand dit toelaat. Bij laagwater in een periode met een grote transportvraag liggen kleine schepen goed in de markt, omdat zij langer kunnen blijven varen en dit zonder beperking van hun laadcapaciteiten.

Een endogene factor voor de benutting van de laadcapaciteit wordt gevormd door de komende verscherping van de wettelijke voorschriften voor nieuw in de vaart genomen schepen. Om te kunnen voldoen aan de nieuwe milieucriteria wordt aan een herclassificatie van de stoffen gewerkt. Bovendien wordt overwogen voor het vervoer van deze stoffen schepen verplicht te stellen die voldoen aan bepaalde veiligheidsnormen. In dit kader werd een nieuw dubbelwandig scheepstype voor het vervoer van de meest schadelijke stoffen voor het milieu ontworpen. Afgezien daarvan wordt voor bijna alle stoffen, die met aardolieproducten vergelijkbaar zijn, geleidelijk aan het vervoer in dit scheepstype voorgeschreven. Het bedrijfsleven bereidt zich nu al voor op deze komende voorschriften. In de afgelopen jaren kan men dan ook vaststellen dat er per jaar 50 tot 60 nieuwe tankschepen van stapel lopen. In vergelijking met de oudere vloot zijn deze schepen gemiddeld duidelijk een stuk groter, zodat dit tot een krachtige uitbreiding van de vlootcapaciteit leidt. Tegelijkertijd worden er echter zeer weinig schepen uit de markt genomen om plaats te maken voor de nieuwe tonnage, terwijl de vraag op het gebied van de aardolieproducten eerder stagneert of zelfs lichtelijk terugloopt.

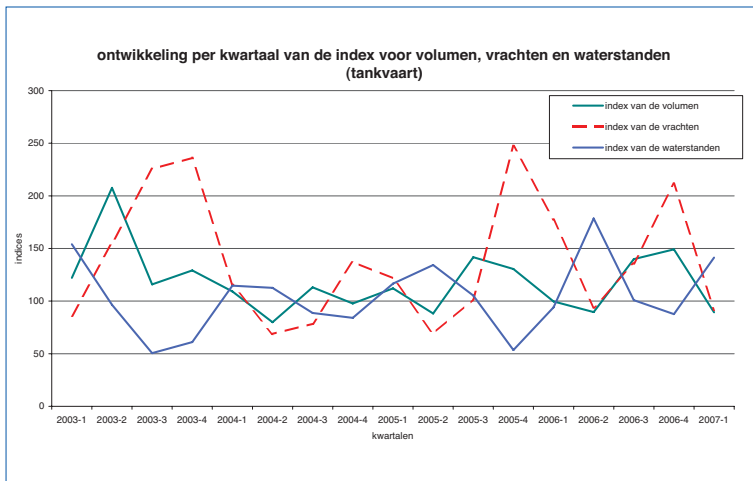
Hoewel er op dit moment nog geen aanleiding bestaat om te spreken van een trend in de richting van een structurele overcapaciteit, wordt de huidige markt gekenmerkt door een matige vraag en optimale waterstanden, wat tot een zekere verzadiging van de markt leidt. Met het oog op het zeer grote aantal nieuwe schepen dat in bouw is en op middellange termijn in de vaart zal worden genomen, moet de controle van de capaciteit in dit segment bijzondere aandacht krijgen.

Het segment voor het vervoer van chemische stoffen mag wat dit betreft niet buiten beschouwing blijven, omdat bijna alle nieuwe in de vaart genomen schepen – in afwachting van de ontwikkeling van nieuwe wettelijke voorschriften over enkelwandige schepen – ook chemische stoffen kunnen vervoeren. Daarom zal ook op dit niveau een grotere onderlinge concurrentie te verwachten vallen.

Resultaat in de tankvaart

Grafiek 14 geeft een beeld van de symmetrische ontwikkeling van vrachtniveau en waterstanden.

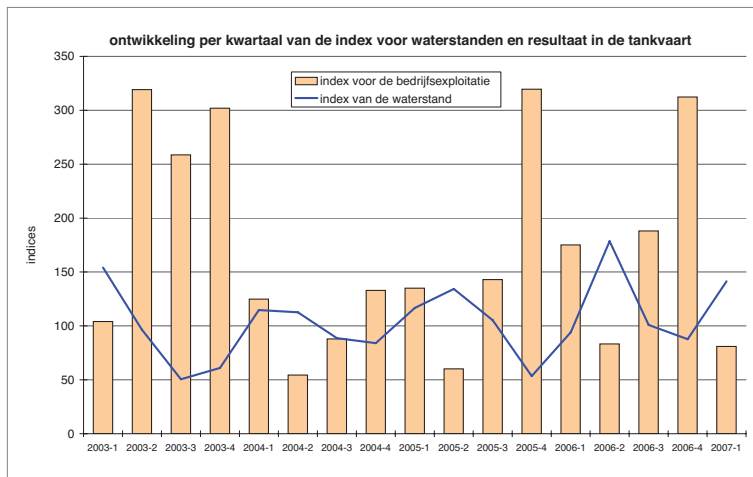
Grafiek 14



Bron: Secretariaat van de CCR

Grafiek 15 biedt een overzicht over de ontwikkeling van de bedrijfseconomische prestatie van de tankvaart afgezet tegen de waterstanden.

Grafiek 15



Bron: Secretariaat van de CCR

In 2003 werd in de tankvaart naar verhouding een goede resultaat vastgesteld, en dit met name bij het vervoer van aardolieproducten. De eerste helft van het jaar werd gekenmerkt door een levendige transportvraag, die tot de zomer aanhield. Daarna zwakte de vraag af onder invloed van de stijgende aardolieprijzen. De vrachtprijzen handhaafden zich op een hoog niveau, hetgeen aan de zeer lage waterstanden toe te schrijven is.

Uit de cijfers blijkt ook dat in 2004 de transporthoeveelheden bij goede waterstanden laag uitvielen, zodat ook het prijsniveau achteruit ging. Zelfs de seizoengebonden stijging van de vraag in het vierde kwartaal heeft maar een zeer beperkte groei van de scheepvaartactiviteit bewerkstelligd. In dit jaar kon in vergelijking met 2003 en 2005 naar verhouding slechts geringe winst worden geboekt.

In het derde, en vooral vierde kwartaal van 2005 trok de benutting van de scheepscapaciteit duidelijk aan. Dit hing samen met de inkoop van aardolieproducten om de voorraden aan te vullen, die tot dan toe vanwege de steeds stijgende prijzen was opgeschort. De ontoereikende waterstanden, die geen volle belading toelieten, hebben de transporthoeveelheden niet nadelig beïnvloed. Eén en ander had echter wel tot gevolg dat de vrachtprijzen fors stegen.

Grafiek 14 laat zien dat de exploitatievoorwaarden in het vierde kwartaal van 2005 weliswaar aan een verbetering van de resultaten voor het hele boekjaar 2005 hebben bijgedragen, zeker als men deze met die van 2004 vergelijkt, maar dat het boekjaar 2005 toch als zeer middelmatig moet worden beschouwd, en al helemaal als men dit jaar vergelijkt met 2002 en 2003.

1.3 Ontwikkeling van de exploitatiekosten

Kostenstructuur voor vrachtschepen

2004	Motorvrachtschepen geëxploiteerd door particulieren	Motortankschepen geëxploiteerd door rederijen
Brandstofkosten	20 %	18 %
Personeelkosten	40 %	42 %
Overige kosten	40 %	40 %

Bron: Secretariaat van de CCR

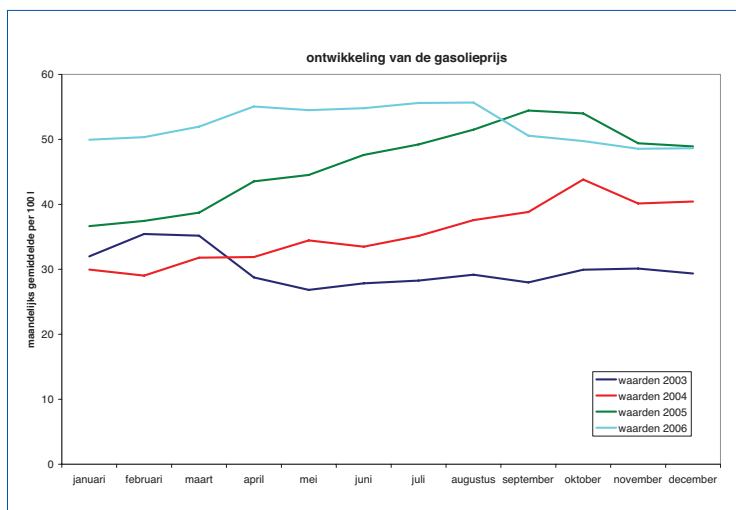
De kostenstructuur is uitsluitend ter illustratie bedoeld en gaat uit van een schip van ca. 2500 t.

Indices	2003	2004	2005
Brandstofkosten	84	100	130
Personeelkosten	98	100	101
Overige kosten	98	100	102
Algemene jaarindex drogeladingvaart	95,2	100,0	107,2
Algemene jaarindex tankvaart	95,6	100,0	106,3

Bron: Secretariaat van de CCR

Uit de tabel kan worden opgemaakt dat de belangrijkste kostenposten in de jaren 2003 tot 2005 met ongeveer 12% zijn gestegen. Personeelkosten en overige kosten liepen gelijk op met de inflatie, terwijl de brandstofkosten met bijna 74% omhoog schoten. Deze post heeft dus het meeste aan de stijging van de exploitatiekosten bijgedragen. Een deel van de gevolgen van deze kostenverhoging kon worden opgevangen door speciale hiervoor in de transportcontracten voorziene clausules, hoewel niet precies kan worden aangegeven in welke mate.

Grafiek 16



Bron: CBRB

Grafiek 16 toont de stijging van de gasoliekosten over een periode van 3 jaar.

Deze gegevens zijn een referentiewaarde voor de analyses. De prijzen worden op de markt overeengekomen en al naar gelang de plaats waar de koop plaatsvindt, zijn er prijsverschillen tot 15%. De algemene tendensen blijven echter hetzelfde.

Gemiddelden op jaarbasis

Jaar	2002	2003	2004	2005	2006
Prijs voor 100l gasolie	28,50	30,07	35,88	46,67	52,12

Bron: CBRB

Hoewel de gasolieprijs in het derde kwartaal van 2006 begon te dalen, kan toch worden vastgesteld dat het jaarlijks prijsgemiddelde een recordhoogte bereikte.

In 2007 tonen de gasoliekosten opnieuw een stijgende tendens. Ook bij de onderhoudskosten zijn forse prijsstijgingen te verwachten, omdat de vraag groot is, de scheepswerven voor de volle 100% zijn volgeboekt en ook de prijzen voor onderdelen een hausse tonen.

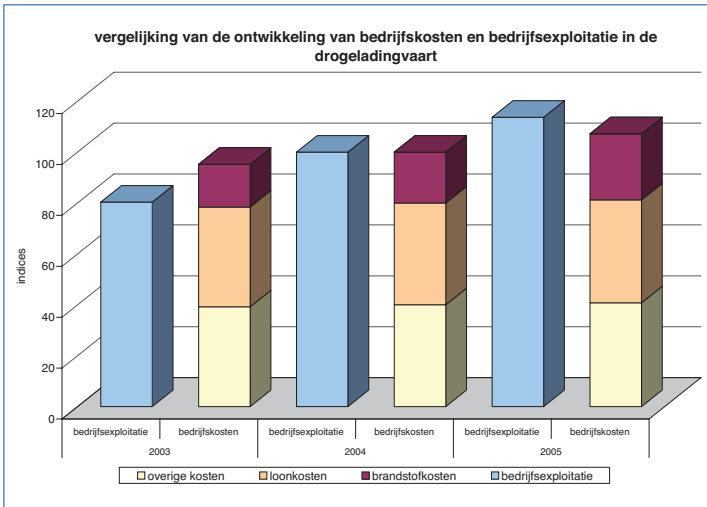
2. Resultaten en vooruitzichten

2.1 Scheepsexploitatie in de jaren 2003 tot 2005

Drogeladingvaart

Op grond van de bovenstaande gegevens kan worden vastgesteld dat de exploitatiekosten in de afgelopen 3 jaar weliswaar 12% gestegen zijn, hetgeen grotendeels aan de sterke stijging van de gasolieprijzen te wijten is, maar dat de winsten in de drogeladingvaart desalniettemin zijn toegenomen. De betere resultaten zijn te danken aan de stijgende trend bij de gemiddelde vrachtprijzen, die gelijk op gaat met tendentieel stijgende transporthoeveelheden. Dit is het gevolg van de huidige economische groei in Europa.

Grafiek 17



Bron: Secretariaat van de CCR

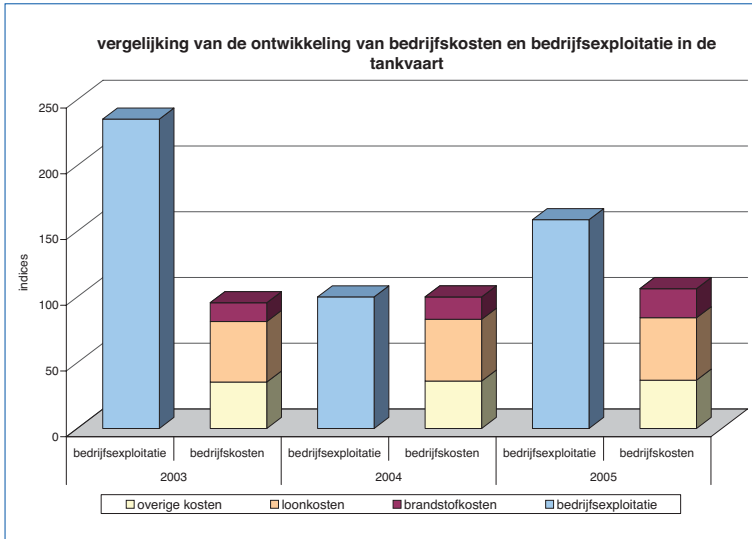
Tankvaart

De eerder genoemde gegevens die op dit moment beschikbaar zijn, laten zien dat ook in deze sector net als in de drogeladingvaart de exploitatiekosten in de afgelopen 3 jaar ca. 12% zijn gestegen.

Bekijkt men de winstsituatie dan blijkt echter dat de ontwikkeling hier anders verlopen is. De transportvraag was in deze tak op grond van de hoge aardolieprijzen zeer onbestendig. Dat is ook de verklaring voor de zeer zwakke vraag in 2004, aan het begin van de hausse van de aardolieprijzen, toen men liever op lagere prijzen wilde wachten.

Tegen de achtergrond van de aanhoudend hoge prijzen werd in 2005 alleen maar tot de inkoop van aardolie overgegaan als dit absoluut noodzakelijk was. Samen met de lage waterstanden aan het einde van het jaar leidde dat tot grote uitschieters bij de vrachtprijzen. In 2005 nam de transportprestatie sterker toe dan de kosten.

Grafiek 18



Bron: ZKR Sekretariat

Wat daarentegen wel kan worden vastgesteld, is dat de vraag naar transport van aardolieproducten eerder dreigt te stagneren, omdat de prijzen voor aardolieproducten nog steeds zeer hoog blijven, waardoor men probeert het verbruik te beperken en, voor zover mogelijk, over te stappen op goedkopere vervangende brandstoffen.

2.2 Vooruitzichten

In de drogeladingvaart loopt de uitbreiding van de vlootcapaciteit door het in de vaart nemen van nieuwe schepen gelijk op met een toename van de transportvraag, die op zijn beurt weer samenhangt met de levendige economische activiteiten. Het valt te verwachten dat deze krachtige transportvraag zal aanhouden en daardoor in zekere zin zal bijdragen aan het behoud van het evenwicht. Het jaar 2006 is voor de drogeladingvaart een jaar dat gekenmerkt wordt door een forse transportvraag en een vrachtprijsniveau met stijgende tendens. Ondanks de talrijke nieuwe schepen die in de drogeladingvaart op de markt worden gebracht, is dankzij de levendige vraag nog geen overcapaciteit ontstaan. Dit blijkt tevens uit de stijgende trend bij de vrachtprijzen.

In 2006 waren de gevolgen van filevorming bij de containeroverslag van en naar binnenschepen in de zeehaventerminals goed te merken. Vooral in Rotterdam traden er structurele blokkades op. De Rijnvaart heeft slechts in zeer beperkte omvang van de sterke toename in het containervervoer weten te profiteren. Het is belangrijk dat men vaart zet achter de uitvoering van maatregelen om deze knelpunten in de zeehavens te elimineren.

In de tankvaart lag, over het gehele jaar gezien, het vervoer voor de chemische sector op een hoog peil, terwijl de transportvraag naar aardolieproducten aan zeer sterke schommelingen onderhevig was. Bij het vervoer van aardolieproducten ligt de situatie dan ook anders. Aan het begin van het jaar werd men geconfronteerd met een aanzienlijke daling van de vraag in de bergvaart, die niet kon worden gecompenseerd door een stijging van het vervoer in de dalvaart, die op zijn beurt met het hoge invoerniveau samenhangt.

Mede vanwege het in de vaart nemen van een groot aantal nieuwe schepen, bleven de vrachtprijzen het hele jaar door op het allerlaagste niveau hangen dat nog door de markt als dragelijk werd geacht. Deze situatie weerspiegelt de sterke onderlinge concurrentie, die, afgezien van de bovengenoemde randvoorwaarden, door zeer evenwichtige waterstanden werd aangewakkerd. Er zijn dus tekenen die wijzen op nieuwe overcapaciteiten, die langzaam maar zeker in dit marktsegment aan het ontstaan zijn. De binnenvaart schijnt er immers niet in te slagen, de vrachtprijzen op een adequaat niveau te handhaven, behalve als de waterstanden zeer laag zijn. Gezien de traditioneel sterke vraag in de tankvaart in de herfst – op grond van de inkoop van “winterproducten” – en waterstanden onder het gemiddelde, is het denkbaar dat in de herfst van 2007 de omstandigheden beter uitpakken. De herfst zou dan een deel van het jaar, dat tot nu toe zonder twijfel onspectaculair was, kunnen compenseren, maar dat neemt niet weg dat de perspectieven op middellange termijn toch niet bepaald rooskleurig zijn. Dit jaar zullen wederom 30 nieuwe schepen van zeer grote omvang te water worden gelaten, terwijl er geen tekenen zijn dat de vraag zich met gelijke tred zal ontwikkelen.

Bijlagen

1. Beschikbare laadruimte Overzicht nieuw gebouwde schepen

Scheepstype	2002		2003		2004		2005	
	Aantal	Laad- vermogen	Aantal	Laad- vermogen	Aantal	Laad- vermogen	Aantal	Laad- vermogen
Drogeladingschepen	45	113 114	34	89 676	28	71 326	34	87645
Duwbakken	29	37 180	28	78 156	14	23 636	12	11401
totaal	74	150 294	62	167 832	42	94 962	46	99046
Motortankschepen	22	65 548	45	131 455	54	139 718	46	130860
Tankduwbakken	2	178	1	1 800	3	2 427	2	2527
totaal	24	65 726	46	133 255	57	142 145	48	133387
Duwboten	2		0		1		0	
Sleepboten	3		1		1		0	
totaal	5		1		2		0	
Cruiseschepen	17		10		5		5	
Schepen voor dagtochten	9		1		1		5	
totaal	26		11		6		10	

Scheepstype	totaal 2002 - 2005	
	Aantal	Laadvermogen
Drogeladingschepen	141	361761
Duwbakken	83	150373
totaal	224	512134
Motortankschepen	167	467581
Tankduwbakken	8	6932
totaal	175	474513
Duwboten	3	
Sleepboten	5	
totaal	8	
Cruiseschepen	37	30790
Schepen voor dagtochten	16	9894
totaal	53	40684

Bron: IVR

2. Ontwikkeling van de transportprestatie van de binnenvaart

Land	Transportaard	2005	2006	Ontwikkeling in %
<i>in milj. tkm</i>				
Duitsland	Nationaal	11694,8	11230,0	-4,0%
	Internationaal	52400,8	52745,2	0,7%
	Totaal	64095,6	63975,2	-0,2%
Oostenrijk	Nationaal	37,3	137,3	268,1%
	Internationaal	1715,2	1699,9	-0,9%
	Totaal	1752,5	1837,2	4,8%
België	Nationaal	3067,0	3067,0	0,0%
	Internationaal	5651,0	5651,0	0,0%
	Totaal	8718,0	8718,0	0,0%
Bulgarije	Nationaal	54,1	58,2	7,6%
	Internationaal	700,6	701,2	0,1%
	Totaal	754,7	759,4	0,6%
Kroatië	Nationaal	39,2	38,6	-1,5%
	Internationaal	79,4	77,8	-2,0%
	Totaal	118,6	116,4	-1,9%
Frankrijk	Nationaal	4640,0	4646,0	0,1%
	Internationaal	3217,0	3306,0	2,8%
	Totaal	7857,0	7952,0	1,2%
Hongarije	Nationaal	5,0	8,0	60,0%
	Internationaal	2105,0	1890,0	-10,2%
	Totaal	2110,0	1898,0	-10,0%
Luxemburg (*)	Nationaal	0,0	0,0	
	Internationaal	342,0	380,0	11,1%
	Totaal	342,0	380,0	11,1%
Nederland	Nationaal	10519,0	10624,2	1,0%
	Internationaal	32548,0	32873,5	1,0%
	Totaal	43067,0	43497,7	1,0%
Polen	Nationaal	639,8	689,5	7,8%
	Internationaal			
	Totaal	639,8	689,5	7,8%
Tsjechische Republiek	Nationaal	60,2	14,6	-75,7%
	Internationaal	33,3	27,7	-16,8%
	Totaal	93,5	42,3	-54,8%
Roemenië	Nationaal	2641,0	2405,0	-8,9%
	Internationaal	2505,0	2552,0	1,9%
	Totaal	5146,0	4957,0	-3,7%
Servië	Nationaal	454,2	381,9	-15,9%
	Internationaal	1032,5	1321,6	28,0%
	Totaal	1486,7	1703,5	14,6%

Slowakije	Nationaal	3,3	0,0	-100,0%
	Internationaal	737,0	648,8	-12,0%
	Totaal	740,3	648,8	-12,4%
Zwitserland	Nationaal	1,3	1,6	23,1%
	Internationaal	45,3	40,4	-10,8%
	Totaal	46,6	42,0	-9,9%
Totaal	Nationaal	33856,2	33301,9	-1,6%
	Internationaal	103112,1	103915,1	0,8%
	Totaal	136968,3	137217,0	0,2%

Bron: ECMT

(*) Bron: Eurostat

NB: Schuin gedrukt: extrapolatie door het secretariaat van de CCR

3. Ontwikkeling van het containervervoer in verschillende vervoersgebieden

Containerbeförderungen auf dem Rhein (in TEU)

(Van de Nederlandse grens tot aan Bazel)

	totaal	Rijn (dalvaart)			Rijn (bergvaart)		
		totaal	leeg	beladen	Nederland	leer	beladen
Totalen voor de traditionele Rijn							
Rheinfelden Emmerich							
2003	1541996	806501	119078	687423	735495	405396	330099
2004	1810669	957730	122601	835129	852939	489520	363419
2005	1960870	1025033	164259	860774	935837	536631	399206
2006	1935023	999765	109888	889877	935258	531729	403529
	-1,32%	-2,47%	-33,10%	3,38%	-0,06%	-0,91%	1,08%

Diverse trajecten aan de Bovenrijn							
Rheinfelden Strassburg							
2003	191520	94122	12561	81561	97398	55871	41527
2004	211926	108702	10440	98262	103224	59939	43285
2005	200346	106106	11697	94409	94240	50637	43603
2006	212934	113179	14608	98571	99755	51035	48720
	6,28%	6,67%	24,89%	4,41%	5,85%	0,79%	11,74%
Strassburg Neuburgweier							
2003	238171	122526	13520	109006	115645	68974	46671
2004	291488	155710	12524	143186	135778	85372	50406
2005	272092	144547	13598	130949	127545	75277	52268
2006	263573	140608	17647	122961	122965	66927	56038
	-3,13%	-2,73%	29,78%	-6,10%	-3,59%	-11,09%	7,21%
Neuburgweier Mannheim							
2003	659638	344219	28293	315926	315419	200356	115063
2004	804327	424978	26749	398229	379349	251620	127729
2005	826591	428997	38740	390257	397594	260807	136787
2006	809905	412291	35753	376538	397614	261109	136505
	-2,02%	-3,89%	-7,71%	-3,52%	0,01%	0,12%	-0,21%

Diverse trajecten van de Middenrijn

Mannheim Bingen							
2003	861153	446949	41005	405944	414204	232784	181420
2004	1043002	551059	45002	506057	491943	289128	202815
2005	1092998	575468	85004	490464	517530	304494	213036
2006	1051485	532874	47705	485169	518611	306729	211882
	-3,80%	-7,40%	-43,88%	-1,08%	0,21%	0,73%	-0,54%
Bingen Lülsdorf							
2003	929011	490904	45938	444966	438107	246487	191620
2004	1149006	612931	50789	562142	536075	316625	219450
2005	1230759	646390	91203	555187	584369	353477	230892
2006	1172605	600549	52483	548066	572056	344205	227851
	-4,73%	-7,09%	-42,45%	-1,28%	-2,11%	-2,62%	-1,32%

Abschnitte des Niederheins

Lulsdorf Orsoy							
2003	1414998	738026	96592	641434	676972	365096	311876
2004	1686072	888651	100939	787712	797421	450111	347310
2005	1847298	969068	145651	823417	878230	498795	379435
2006	1806059	933077	85656	847421	872982	492189	380793
	-2,23%	-3,71%	-41,19%	2,92%	-0,60%	-1,32%	0,36%
Orsoy Emmerich							
2003	1485675	772369	103117	669252	713306	384474	328832
2004	1745474	912949	105183	807766	832525	470112	362413
2005	1885195	972788	127207	845581	912407	517699	394708
2006	1876188	968057	94828	873229	908131	507914	400217
	-0,48%	-0,49%	-25,45%	3,27%	-0,47%	-1,89%	1,40%

Bron: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Noord-Zuid-vervoer (in TEU)							
Noord-Zuid-vervoer	totaal	Invoer			Uitvoer		
		totaal	leeg	beladen	totaal	leeg	beladen
België / Nederland							
04	720378	376957			343421		
05	833200	466649			366551		
06	814708	433210			381298		
Ontwikkeling (2006 / 2005)	-2,22%	-7,17%			4,02%		
Frankrijk / België							
04	32050	14787	10089	4698	17263	3509	13754
05	35292	16181	10913	5268	19111	3470	15641
06	38809	17441	9587	7854	21368	5986	15382
Ontwikkeling (2006 / 2005)	9,97%	7,79%	-12,15%	49,09%	11,81%	72,51%	-1,66%
Frankrijk / Nederland							
04	4498	1949	911	1038	2549	814	1735
05	4785	2349	1040	1309	2436	789	1647
06	8493	4596	807	3789	3897	2070	1827
Ontwikkeling (2006 / 2005)	77,49%	95,66%	-22,40%	189,46%	59,98%	162,36%	10,93%
totaal 04	756926	393693			363233		
totaal 05	873277	485179			388098		
totaal 06	862010	455247			406563		
Ontwikkeling (2006 / 2005)	-1,29%	-6,17%			4,76%		

Bron: CBS, VNF

Containervervoer op de overige Europese waterwegen				
	2004	2005	2006	Ontwikkeling 2006/2005
Mittellandkanalgebied (TEU)	49389	84900	77858	- 8,3%
Mittel / Oberelbe (TEU)	17700	23148	36178	+ 56,3%
Donau Duitsland	77415	38166	15829	- 58,5%
Donau Oostenrijk	-	4654	3671	- 21,1%

Bron: WSD Ost, Mitte und Süd, Statistics Austria

Nationaal containervervoer (in TEU)

		totaal	leeg	beladen
Nederland	04	706289		
	05	746981		
	06	816234		
	Ontwikkeling (2006 / 2005)	9,3%		
Duitsland	04	171812	68832	102980
	05	203709	97521	106188
	06	182076	80488	101588
	Ontwikkeling (2006 / 2005)	-10,6%	-17,5%	-4,3%
Frankrijk	(Bassin du Rhône) 04	46412	-	-
	05	55807	-	-
	06	61258	-	-
	Ontwikkeling (2006 / 2005)	9,8%	-	-
(Bassin de la Seine)	04	86358	-	-
	05	121584	-	-
	06	143206	-	-
	Ontwikkeling (2006 / 2005)	17,8%	-	-
(Canaux du nord)	04	58146	-	-
	05	61709	-	-
	06	69751	-	-
	Ontwikkeling (2006 / 2005)	13,0%	-	-

Bron: Statistisches Bundesamt, CBS, VNF

4. Glossarium

ARA – havens: Afkorting voor de drie grootste Europese havens: Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen.

Bergvaart: vaart stroomopwaarts

Binnenvaart: Vervoer van goederen of personen aan boord van een schip dat voor het vervoer in de binnenvaart op een bepaald waterwegennet is bestemd.

Binnenwateren: In het binnenland gelegen wateren die door schepen met een draagvermogen van tenminste 50 t bij normale belading kunnen worden bevaren. Tot de binnenwateren worden ook bevaarbare rivieren, meren en kanalen gerekend.

Dalvaart: vaart stroomafwaarts;

Diepgang: hoogte van het gedeelte van het schip onder water; de diepgang hangt dus af van de belading van het schip.

Drogeladinglaadruimte: is van toepassing bij het vervoer van droge bulkgoederen.

Laadruimte: Ruimte die het grootste gedeelte van een handelsschip vormt, waar de getransporteerde goederen zijn ondergebracht.

Overslag: Omladen van goederen van een vervoersmiddel op een ander.

Prestatie: verwijst naar de transportprestatie in het goederenvervoer. De transportprestatie wordt gemeten in ton per kilometer.

Rivier-/zeevervoer: Vervoer van goederen aan boord van een binnenvaart- of zeeschip (zeeschip dat voor het varen op binnenwateren is geconcipeerd), dat geheel of gedeeltelijk op binnenwateren plaatsvindt.

Schip/schip- overslag: Lossen van een vracht van een zeevrachtschip en het laden van deze vracht op een ander zeevrachtschip, zelfs indien de vracht voordat het verder vervoerd wordt een bepaalde tijd aan wal opgeslagen is geweest.

Stroomafwaarts: Deel van de waterweg tussen het in aanmerking genomen punt en de riviermonding of de samenvloeiing met andere waterwegen.

Stroomopwaarts: Deel van de waterweg tussen het in aanmerking genomen punt en de bron.

Tanklaadruimte: is van toepassing bij het vervoer van tankladingen.

Tonkilometer (tkm): Maateenheid voor het meten van de transportprestatie, die overeenkomt

met het vervoer van een ton goederen per binnenvaartschip over een afstand van 1 km. Wordt verkregen door vermenigvuldiging van de vervoerde hoeveelheid in ton met de afgelegde afstand in km.

Transport- of laadruimteaanbod: bestaat uit het totale laadvermogen van de beschikbare vloot en wordt uitgedrukt in ton.

Twintig-voet-equivalent-eenheid (TEU): Uniforme maateenheid voor de telling van containers uitgaande van hun afmetingen en ter beschrijving van de capaciteiten van containerschepen of terminals. Een 20-voet ISO-container (20 voet lang en 8 voet breed) komt overeen met 1 TEU.

Vracht: kan zowel naar de vervoerde goederen als naar de vrachtprijs verwijzen.

Waterstand: Niveau van het water in een rivier of kanaal, uitgedrukt in cm.

Resultaat: met het begrip resultaat wordt in deze publicatie beoogd in de vorm van een indexcijfer de activiteit van de binnenvaart te definiëren, waarbij een gegeven vraag en de gebruikelijke vrachtprijzen op de markt in aanmerking worden genomen.

5. Gegevensbronnen

Internationale Organisaties

EUROSTAT

CEMT

DONAU-COMMISSIE

MOEZEL-COMMISSIE

Nationale overheidsinstanties

Statistisches Bundesamt (Duitsland)

WSD Süd-West (Duitsland)

WSD-OST (Duitsland)

Bundesanstalt für Gewässerkunde (Duitsland)

Bundesamt für Güterverkehr (Duitsland)

CBS (Nederland)

Voies Navigables de France (Frankrijk)

Statistic Austria (Oostenrijk)

Via Donau (Oostenrijk)

Institut National Statistique (België)

Service public fédéral Mobilité et Transports (België)

Instituten en consultants

Institut pour le Transport par Batellerie (België)

NEA Consulting

P J K International b. v.

Binnenvaartorganisaties

IVR (Nederland)

CBRB (Nederland)

EBU

ESO

VBW

Verenigingen

Mineralölwirtschaftsverband

BDI

CEFIC

Fédération Française de l'Acier

Fertilizer Industrie Association

Hauptverband der deutschen Bauindustrie

International Iron and Steel Institute

Verein der deutschen Kohleimporteure

Stahl Online

Havens

Haven van Antwerpen

Haven van Rotterdam

Haven van Amsterdam

Deskundigen uit het bedrijfsleven

H. HÖNEMANN (LEHNKERING Reederei GmbH)

H. FEIERABEND (RF CONSULTING GmbH)

H. SPITZER (EBU)

H. VELDMAN (OEB)

H. GIERKE (BAG)

Europese Commissie

H. DIETER (Administrator)

Lay-out

Bitfactory

Willem Buytewechstraat 40

3024 BN Rotterdam NL

Secretariaat CCR

H. VAN DER WERF (Projectleider)

H. WEBER (Administrator)

Mevr. NOËL (Econometrist)

Mevr. GEROLT (Secretariaat)

H. LAUGEL (Drukkerij)

Contactadres: jp.weber@ccr-zkr.org

Impressum: September 2007

Uitgegeven door het Secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.
Secretariaat: 2, place de la République F67082 STRAATSBURG cedex – www.ccr-zkr.org

