

EUROPESE BINNENVAART

MARKTOBSERVATIE

2008

2



Marktobservatie nr. 8

Conjunctuurrapport eind 2008 en eerste halfjaar 2009

Aansprakelijkheidsbeperking

Het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan, geschiedt op eigen risico van de gebruiker. Noch de Europese Commissie, noch de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en haar secretariaat kan op enigerlei wijze aansprakelijk worden gesteld voor het gebruik of voor de consequenties van het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan. De hierin genoemde feiten en meningen zijn niet noodzakelijkerwijs het standpunt van de Europese Commissie, van haar diensten of van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart met betrekking tot dit onderwerp.

Juni 2009

Inhoudsopgave

Algemene inleiding

Sectie 1: Marktsituatie begin 2009

1. Overslag in de belangrijkste zeehavens
2. Transportvraag
3. Nieuwe laadruimte op de markt
4. Passagiersvaart

Sectie 2: Bedrijfseconomische analyse

1. Ontwikkeling van de vrachtprijzen en hoeveelheden
 - 1.1 Drogeladingvaart
 - 1.2 Tankvaart
2. Ontwikkeling van de bedrijfskosten
 - 2.1 Scheepsprijzen
 - 2.2 Algemene ontwikkeling van de bedrijfskosten
 - 2.3 Brandstofkosten
 - 2.4 Personeelskosten
 - 2.5 Onderhoudskosten
 - 2.6 Financieringskosten
 - 2.7 Verzekeringskosten

Sectie 3: Thema “kleine schepen”

Synopsis

Bijlagen

Nieuwe schepen

Glossarium

Gegevensbronnen

Algemene inleiding

Op het moment van het verschijnen van deze publicatie is de economische crisis en de invloed daarvan op de markt het belangrijkste thema. Veel belangstellenden vragen zich dan ook af hoeveel de transportvraag zal teruglopen en hoe de komende maanden voor de scheepvaartmarkt eruit zullen zien.

De lage vervoersvraag die bij de meeste industriële branches is vast te stellen, heeft een rechtstreekse uitwerking op de vrachtprijzen. Als deze situatie aanhoudt, heeft dat rampzalige gevolgen voor de investeringsmogelijkheden van de bedrijven. Ook nu al kampen de binnenvaartondernemingen met steeds grotere moeilijkheden, aangezien talrijke schepen vanwege de geringe vraag naar vervoer stilliggen. De huidige transporten worden tegen vrachtprijzen verricht die de bedrijfskosten niet meer altijd dekken. Als er geen verbetering in de marktsituatie komt, kunnen faillissementen niet meer worden uitgesloten. Een ander gevolg van de financiële problemen is dat investeringen die niet strikt noodzakelijk zijn, worden uitgesteld.

De economische crisis leidt ook tot verschuivingen in de ontwikkeling van de vloot. Aan de ene kant is het bestellen van nieuwe schepen vrijwel geheel tot stilstand gekomen en aan de andere kant is het denkbaar dat de grootte van de schepen in heroverweging wordt genomen.

Om deze reden wordt in dit rapport het thema van de markt voor de zogenaamde „kleinere schepen“ behandeld. Het is belangrijk, deze specifieke markt, waar de vloot van jaar tot jaar krimpt zonder dat er nieuwe eenheden worden toegevoegd, nader onder de loep te nemen. Onderzocht wordt hoe de vraag en het ontwikkelingspotentieel er in dit marktsegment uitzien.

De economische crisis treft alle vervoersdragers over land in meer of minder sterke mate. Alle marktdeelnemers hopen dat het dieptepunt bereikt is en er snel herstel optreedt. Als het zover is, moet de binnenvaart klaarstaan om de concurrentie het hoofd te kunnen bieden en om zich aan de gewijzigde context aan te kunnen passen.

Sectie 1

Marktsituatie begin 2009

Bij een beschrijving van de vervoersontwikkeling in de binnenvaart is het zinvol om eerst in te gaan op de ontwikkeling van de overslag in de belangrijkste zeehavens en daarna de vervoersvraag in de binnenvaart te behandelen, en wel om meerdere redenen. Het vervoer vanuit de zeehavens naar het achterland wordt steeds belangrijker voor de ontwikkeling van het vervoer in het binnenland. De groei van het vervoer vanuit de zeehavens naar het achterland wordt op lange termijn gevoed door de toenemende handel tussen ontwikkelde Europese staten en dynamisch groeiende, opkomende economiën zoals China, India en Rusland. Het kwantitatieve belang van het vervoer naar het achterland wordt duidelijk aan de hand van de volgende kengetallen: het vervoer over Duitse waterwegen van de zeehavens van Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, Hamburg en Bremen/Bremerhaven vormt momenteel gecalculeerd door secretariaat van de CCR 61% - en dus meer dan de helft – van het totale vervoer over de Duitse waterwegen. Als gevolg van de economische crisis is de overslag in de zeehavens sterk teruggelopen, zodanig dat ook de binnenvaart de nodige klappen te verduren kreeg.

Circa een derde van de droge bulkgoederen die vanuit de zeehavens naar het achterland worden vervoerd, is ijzererts. Andere belangrijke goederen zijn chemische producten en kolen. In totaal vormen genoemde goederencategorieën rond tweederde van het achterlandtransport van droge bulkgoederen. Dit toont aan dat de zeehavens, en in het verlengde daarvan ook de binnenvaart, een uitermate belangrijke rol spelen bij de aanvoer van grondstoffen ten behoeve van belangrijke industrietakken in West-Europa. De staalindustrie bevindt zich echter sinds de herfst van 2008 in een neerwaartse trend, met alle negatieve gevolgen van dien voor het vervoer van erts, kolen en staalproducten.

Met betrekking tot het volume van deze vervoersstroom nemen de havens in het westen, dat wil zeggen de Nederlandse en Belgische zeehavens (Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen) een dominante positie in. Bovendien zijn zij ook traditioneel gezien van groot belang voor de Rijnvaart. Het is om deze redenen dat in het volgende gedeelte speciale aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling van de overslag in deze zeehavens, waarbij tevens een verband wordt gelegd met de ontwikkeling van de afzonderlijke industrietakken als gevolg van de algemene conjuncturele ontwikkeling. Er kunnen parallellen worden getrokken tussen de conjuncturele ontwikkeling per industrietak, de ontwikkeling van de overslag in de zeehavens en de Rijnvaart per goederensegment.

1. Overslag in de belangrijkste zeehavens

1.1 Rotterdam

Ondanks een zwak vierde kwartaal sloot de zeehaven van Rotterdam het jaar 2008 nog met een lichte groei van 2,7% af. Hierbij steeg de invoer met ongeveer 4%, terwijl de uitvoer daalde met 0,5%. In de gehele sector van droge bulkgoederen werd nog een stijging van de overslag van 4% bereikt. In oktober kwam er vervolgens op relatief abrupte wijze een einde

aan de stijgende overslagcijfers in de sectoren kolen en staal, en dan vooral vanwege de lagere vraag naar staal van de kant van de automobielsector.

In het eerste kwartaal van 2009 lag de overslag van goederen in de zeehaven van Rotterdam ongeveer 11% lager dan in het eerste kwartaal van het voorgaande jaar. Bij de verschillende goederencategorieën kunnen er evenwel verschillen worden vastgesteld. Zo ondervond de overslag van ijzererts en schroot een halvering en vormde daarmee het sterkst dalende goederensegment. Deze daling met 50% is het gevolg van de ineenzakkende vraag naar staal en van de nog beschikbare ertsvoorraden in de terminals. De overslag van cokes toont een soortgelijke daling als die van ijzererts, aangezien cokes voor de staalproductie worden gebruikt. Daarentegen leidden de strenge winter en de structureel stijgende behoefte van de Duitse energiesector tot een verhoging van het vervoer van stookkolen met 24%.

Ook de overslag van aardolieproducten profiteerde van de strenge winter en steeg met 13%. De gunstigere aardolieprijs speelde een belangrijke rol bij de stijging van de overslag. Tegelijkertijd verwachten de marktdeelnemers weer stijgende prijzen in de toekomst, wat af te leiden zou zijn uit de prijzen op de termijnmarkt die hoger waren dan op de spotmarkt. Ook dit droeg bij aan een verhoging van de overslag.

Een sterke daling deed zich voor bij stukgoederen (-24%) en containers (-18%). De overige droge bulkgoederen (mineralen, bouw materiaal, biomassa) hadden te lijden onder de zwakke conjunctuur in de chemische sector en de bouwsector. Op grond van de goede oogsten in Europa in 2008/2009, ontwikkelde de overslag van agrarische bulkgoederen zich niet bijzonder goed. Het kwam tot een daling van 4%.

Bron: Haven van Rotterdam

1.2 Antwerpen

De haven van Antwerpen kon in het afgelopen jaar een groei van 3,5% van de totale overslag boeken. De overslag van containers (geladen en leeg) steeg met 7,2% ten opzichte van het voorgaande jaar. Toch was er voor diverse goederencategorieën sprake van verliezen, die voornamelijk het gevolg waren van de economische crisis die in de herfst merkbaar werd. De overslag van ijzer en staalproducten daalde bijvoorbeeld met 15% ten opzichte van het voorgaande jaar. Over het gehele jaar bekeken, was er eveneens sprake van minder overslag van aardolieproducten. Tegen het einde van het jaar deed de daling van de prijs zich evenwel positief voelen, zodat per saldo voor het hele jaar de daling slechts 3% bedroeg.

Het eerste kwartaal van 2009 stond in het teken van de economische crisis. Het totale volume aan goederenoverslag daalde met 19,3% ten opzichte van het eerste kwartaal van 2008. De overslag van containers (in TEU) daalde met 16,3% ten opzichte van het eerste kwartaal van 2008. Droge bulkgoederen kregen de zwaarste klappen te verduren, de overslag daalde hier met 30,7%. De sluiting van een aantal hoogovens bij ArcelorMittal vormde een belangrijke reden voor deze inzinking. Deze sluiting heeft geleid tot een aanzienlijk lagere vraag naar ijzererts en overig metaal, evenals naar cokes. Naast staalproducten liep ook bij hout, bakstenen en aarde de vraag naar vervoer terug.

Vloeibare bulkgoederen noteerden de laagste daling, deze bedroeg slechts 4,1% ten opzichte van het voorgaande jaar. De dalende overslag van vloeibare bulkgoederen voor

de chemische sector werd waarschijnlijk geheel gecompenseerd door de stijgende vraag naar aardolieproducten. Deze stijging van de vraag is te danken aan de daling van de aardolieprijzen.

Bron: Haven van Antwerpen

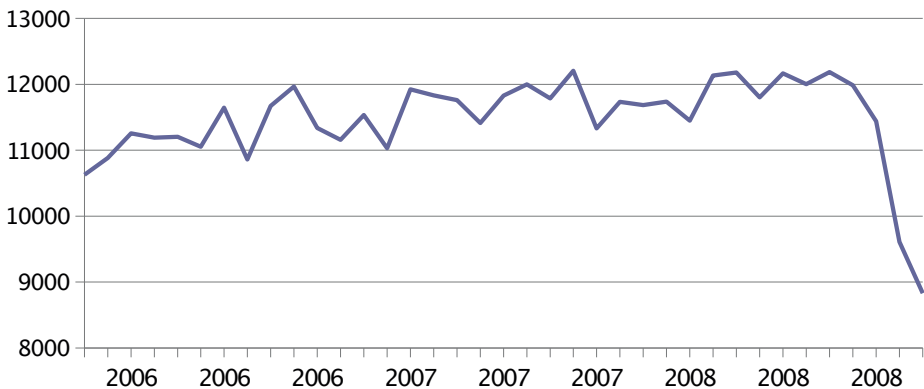
1.3 Hamburg

Het inzakken van de conjunctuur in de hele wereld leidde in de grootste zeehaven van Duitsland tegen het einde van 2008 tot een sterke afzwakking van de overslagontwikkeling. Dankzij een sterk eerste semester kon het resultaat van het voorgaande jaar nog wel bij benadering worden behaald. Tegen het einde van 2008 was er evenwel sprake van een aanzienlijke daling van de ontwikkeling. In het vierde kwartaal van 2008 lag het zeevervoer 6,3% onder de waarde van het vierde kwartaal van 2007. In december 2008 bedroeg de daling ten opzichte van het voorgaande jaar 18%, in januari vervolgens reeds 24%.

Ook bij de containeroverslag was er sprake van een afzwakking. De overslag van containers daalde in januari met 23% ten opzichte van dezelfde maand van het voorgaande jaar. In het vierde kwartaal van 2008 viel nog een gematigde daling van 9% te noteren. Over het gehele jaar 2008 was het verschil ten opzichte van het voorgaande jaar daarentegen slechts 1,5%.

Deze resultaten zijn het gevolg van de drastische afkoeling van de wereldhandel in de tweede helft van 2008. De daling van de handel met China, de belangrijkste handelspartner van de haven van Hamburg, liet zich met name negatief gelden. Ook de sterk verzwakkende conjunctuur in de kuststaten van de Oostzee, die voor de haven van Hamburg zeer relevant zijn, droeg hieraan bij. De volgende afbeelding illustreert de dramatische ineenstorting van het zeeverkeer in de herfst van 2008.

Afbeelding 1: Zeevervoer van en naar de haven van Hamburg



Bron: Statistikamt Nord; Overslag in 1000 T

Met betrekking tot individuele marktsegmenten kan geconstateerd worden dat alle goederen onder de crisis te lijden hebben, met uitzondering van de aardolieproducten. Door de prijsontspanning voor aardolie en stookolie steeg de invoer van aardolieproducten vergeleken

met het voorgaande jaar met 38,6%. Dit had ook een positief effect op de overslag van vloeibare lading als geheel: daar viel een plus van 6,3% te noteren.

De overslag van bulkgoederen voor de staalsector (ijzererts, steenkool) bleef in het jaar 2008 6,7% onder de waarde van het voorafgaande jaar. Dit is het gevolg van de conjuncturele verzwakking in de staalindustrie.

Bron: Statistiekamt Nord, binnenvaart april 2009

1.4 Amsterdam

In de haven van Amsterdam werd vorig jaar een stijging van de overslag van 7% ten opzichte van het jaar ervoor geboekt. De sterke groei in de eerste tien maanden van het jaar ging in de twee laatste maanden van het jaar over in een sterke daling. Uitgedrukt in TEU steeg de overslag van containers met ongeveer 10%. De groei van het totale gewicht van de lading was ongeveer even hoog. De overslag van aardolieproducten steeg met 22%. Bij de overslag van kolen werd een kleine groei van 1% geboekt. Dit resultaat is niet verbazingwekkend, aangezien de kolen die via de haven van Amsterdam ingevoerd worden met name bestemd zijn voor de productie van energie, die, ondanks de krimpende economie, niet in dezelfde mate blootgesteld is aan de recessie als de staalnijverheid.

Bron: Haven van Amsterdam

1.5 Le Havre

In de zeehaven van Le Havre is de totale overslag in het eerste kwartaal van 2009 met 14,3% teruggelopen ten opzichte van hetzelfde kwartaal van het voorgaande jaar. De grootste dalingen worden vastgesteld bij bouw materiaal zoals bijvoorbeeld cement. De overslag van containers daalde met ongeveer een kwart ten opzichte van 2008. De teruggang van de overslagcijfers bij kolen was minder geprononceerd, hier bedroeg de daling 11,5%. De overslag van aardolie bleef bijna constant ten opzichte van hetzelfde kwartaal van het voorafgaande jaar, terwijl bij geraffineerde producten en brandstoffen een sterke groei kon worden vastgesteld. *Bron: Haven van Le Havre*

1.6 Gent

Het zeevervoer van en naar de haven van Gent is in het eerste kwartaal van 2009 als gevolg van de economische crisis met 27% gedaald. Het jaar 2008 was evenwel een recordjaar voor de haven van Gent. De twee belangrijkste pijlers van de zeehaven van Gent zijn de staal- en de automobiellindustrie. Beide takken bevinden zich op dit moment in een zware crisis. Dit blijkt ook uit het tijdelijk stilleggen van een hoogoven in de buurt van Gent door ArcelorMittal. Een andere staalfabriek bij Luik wordt alleen met een capaciteitsbenutting van 50% draaiende gehouden.

Tegen deze achtergrond en met het oog op het feit dat de haven van Gent een belangrijke invoerhaven voor de Belgische staalindustrie is, lijkt het inzinken van de overslag van erts en metaalafval met tweederde (67%) min of meer begrijpelijk. De daling bij aardolieproducten, die ongeveer 25% bedroeg, viel iets lager uit, maar was niet minder dramatisch. Het roer- verkeer is gedaald met 30% en ook bij landbouwproducten werd een enorme daling boven de tien procent geregistreerd. *Bron: Le Lloyd, 20 april 2009*

1.7 Marseille

In totaal daalde de overslag in de maanden januari en februari 2009 in de haven van Marseille met 21% ten opzichte van dezelfde maanden van het voorgaande jaar. De overslag van droge bulkgoederen werd bovengemiddeld hard getroffen en daalde bijna met de helft. De inzakkings valt te verklaren uit de sterk teruglopende invoer van grondstoffen voor de staalindustrie, zoals erts, schroot en kolen. Zo daalde de overslag van deze goederen met 69%. De invoer van ijzererts en kolen herstelde zich met verloop van tijd enigszins, toen de hoogoven in de buurt van Fos-sur-Mer weer in bedrijf werd genomen.

Vloeibare bulkgoederen werden eveneens hard door de crisis getroffen en werden geconfronteerd met een daling die in februari opliep tot 17%. In januari bedroeg de daling nog 11%. In de haven van Marseille bestaat het grootste gedeelte van de vloeibare bulkgoederen uit chemische stoffen. Hierbij worden biobrandstoffen steeds belangrijker. Zij trotseren de crisis en konden zelfs een stijging van 77% noteren. Bij de overslag van vloeibare bulkgoederen speelt de uitvoer uit de haven van Marseille een grotere rol dan de invoer. In de eerste twee maanden was er 12% minder overslag van aardolieproducten dan in het voorgaande jaar. Deze achteruitgang valt vooral te verklaren aan de hand van de dalende invoer van aardolie, hetgeen weer het gevolg is van de lagere activiteit van de Franse raffinaderijen. Die laatste hebben enerzijds te lijden onder de crisis van de chemische industrie, anderzijds was er sprake van tijdelijke uitval van een aantal raffinaderijen door inspectie- en onderhoudswerkzaamheden.

De containeroverslag daalde met 31% tot en met februari, wat vooral te wijten is aan een ineenstorting van het transport op de route Europa-Azië. De overslag van conventionele stukgoederen daalde met de helft. Dit kan voor een groot gedeelte verklaard worden door de dalende uitvoer van plaatstaal door de staalfabriek van ArcelorMittal in Fos-sur-Mer.

Bron: Haven van Marseille

Samenvatting

De in- en uitvoer van goederen en grondstoffen lagen in de belangrijkste Europese zeehavens vorig jaar nog op een zeer hoog niveau. Dit heeft ertoe geleid dat in de meeste grote zeehavens (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam) in 2008, over het gehele jaar gezien, in vergelijking met het voorgaande jaar nog een groei in de overslag werd geboekt. Daarentegen werd in bepaalde zeehavens zoals Hamburg, die sterker op containers gericht zijn, al in 2008 een lichte daling van de overslag waargenomen, aangezien het zeegoederenvervoer en dus ook de overslag van containers al eerder begon terug te lopen dan in segmenten zoals de chemie of staalnijverheid. In het laatste kwartaal en aan het begin van 2009 werden de negatieve uitwerkingen van de economische en financiële crisis in alle havens merkbaar. De grotere overslag van aardolieproducten na de instorting van de prijs van ruwe olie kon de drastische daling van de import van grondstoffen voor de staalproductie (erts, schroot, etc.) niet compenseren. Pas zeer recentelijk, in het voorjaar van 2009, zijn op het gebied van de containeroverslag eerste vage tekenen voor een licht herstel zichtbaar geworden.

2. Transportvraag

2.1 Landbouwsector

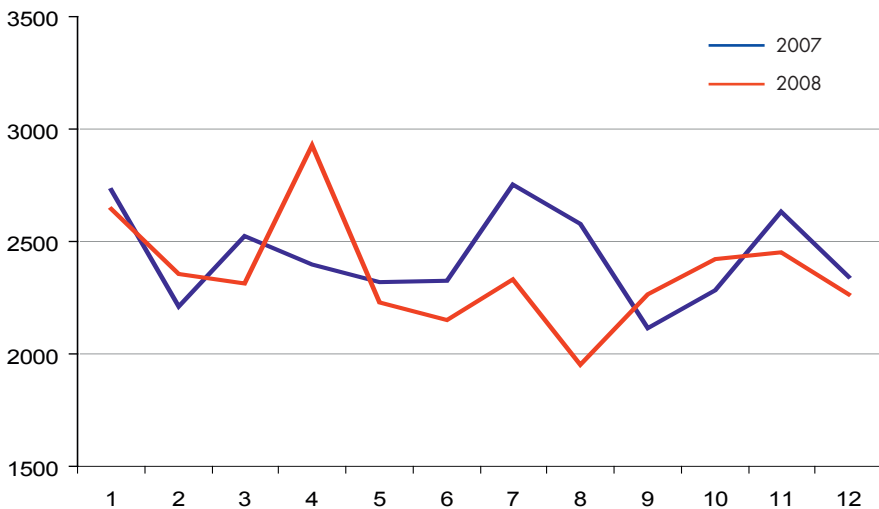
In de landbouwsector en bij het transport van levensmiddelen heeft de economische crisis in het jaar 2008 nog niet dezelfde omvang aangenomen als in andere segmenten. Zo hebben de transportverrichtingen in de tweede helft van het jaar 2008 zich op dezelfde wijze ontwikkeld als in de overeenkomstige periode van het voorgaande jaar. Over het gehele jaar gerekend, was er bij landbouwproducten sprake van een daling van de vervoerde hoeveelheden van 6,4%; het transport van voedings- en voedermiddelen steeg daarentegen licht met ongeveer 1%. Eerste schattingen wijzen erop dat het vervoer van landbouwproducten en levensmiddelen in januari 2009 in vergelijking met het jaar ervoor fors gedaald is (meer dan 10%).

2.2 Energie- en vervoerssector

A) Vaste minerale brandstoffen

Zoals voorspeld in het kader van de publicatie 2008-1 heeft de economische crisis voor het transport van vaste minerale brandstoffen minder negatieve gevolgen gehad dan voor het vervoer van ijzer, staal, chemie of containers. De reden hiervoor heeft te maken met het feit dat vaste brandstoffen gedeeltelijk ook voor de stroomproductie worden gebruikt ; de vraag naar energie daalt in tijden van zwakke economische ontwikkeling minder sterk dan de activiteiten in vele andere takken van de industrie, omdat een aanzienlijk deel van de energievoorziening niet conjunctuurgevoelig is. Zo spelen bij de vraag naar energie ook de klimatologische omstandigheden een grote rol. In totaal is het transport over het gehele jaar 2008 met ongeveer 3% teruggelopen.

Afbeelding 2: Vervoersontwikkeling vaste brandstoffen over de Rijn



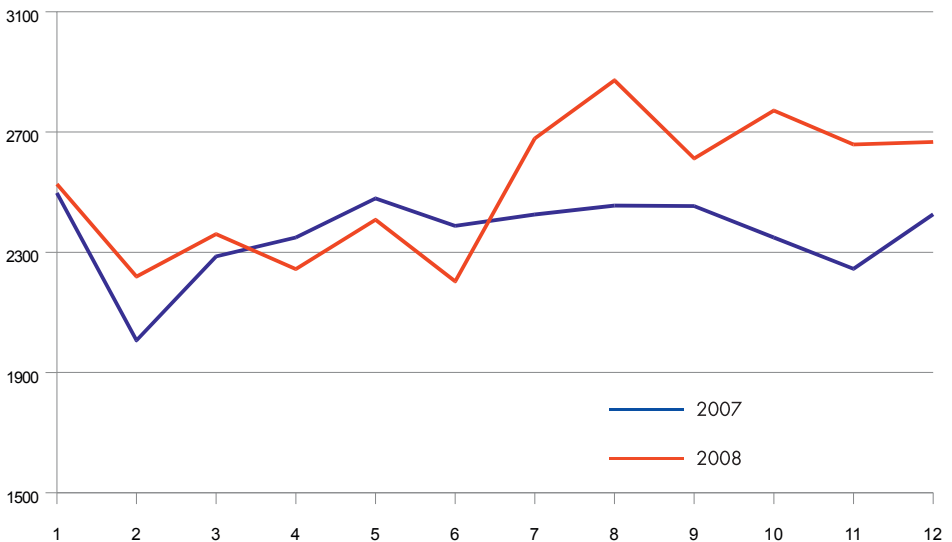
Bron: destatis; in 1000 ton; vaste brandstoffen omvatten met name steenkolen; 1 tot 12 = maanden

Bovenstaande afbeelding laat zien dat er zich bij vaste brandstoffen geen dramatische daling van de vraag naar transport voordeed. Eerste ramingen wijzen er dan ook op dat de ontwikkeling van het vervoer van vaste brandstoffen aan het begin van het jaar 2009 minder sterk gedaald is dan in andere segmenten van de Rijnvaart.

B) Aardolieproducten

Met betrekking tot de gevolgen van de economische crisis neemt de aardoliesector een bijzondere plaats in. De reden hiervoor is de prijsontwikkeling van aardolie. De prijsnoteringen voor aardolie zijn zowel op de spotmarkt als op de termijnmarkt tot halverwege het jaar 2008 tot recordhoogten gestegen en zijn daarna in korte tijd ineengestort. Gelet op het feit dat de prijsontwikkeling tussen het jaar 2005 en halverwege 2008 gekenmerkt werd door een sterke opwaartse trend, hebben veel consumenten leveringen van stookolie op de lange baan geschoven en het gebruik van brandstof in de verkeerssector beperkt. Het is daarom plausibel dat de bestellingen van aardolieproducten in de tweede helft van het jaar, toen het prijsniveau van olie drastisch daalde, in sterke mate opgedreven werden en de vraag naar transport dienovereenkomstig steeg. Dit effect wordt in de volgende afbeelding geïllustreerd.

Afbeelding 3: Ontwikkeling van het vervoer van aardolieproducten over de Rijn



Bron: destatis in 1000 ton; 1 tot 12 = maanden

In de loop van 2008 is het vervoer van aardolieproducten met ongeveer 6,5 % gestegen. Het vervoer van aardolie heeft dus in 2008 tegen de trend in een stijging laten zien. Er moet echter op worden gewezen dat de voorraden begin 2009 nog steeds op een laag peil lagen. De relatief massale inkoop in de herfst van 2008 is dus vooral gebruikt voor de hogere consumptie vanwege de strenge winter. Aangezien de voorraden nu nog steeds beperkt zijn, mag ook in 2009, mogelijk in de herfst, gespeculeerd worden op een nieuwe opleving van

het vervoer van aardolieproducten.

Op de lange termijn bekeken daalt het vervoer in deze sector van de industrie evenwel, wat vooral te maken heeft met besparingsmaatregelen op de stookoliemarkt evenals met veranderingen van de consumptiegewoonten in de automobielsector.

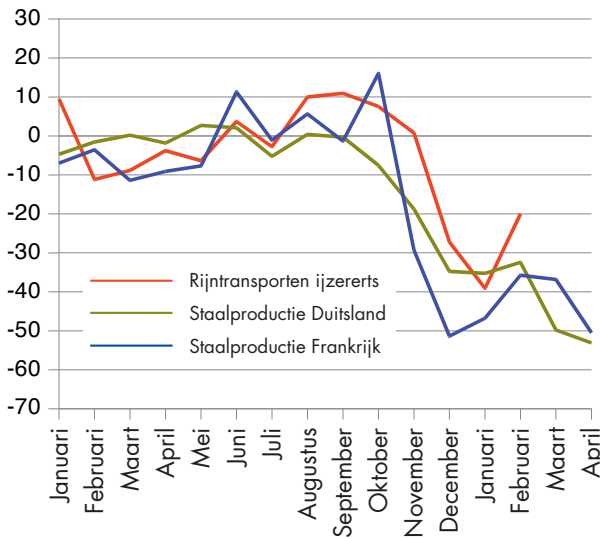
Aan het begin van het jaar 2009 lieten de cijfers van de Duitse binnenvaart in januari een daling van het vervoer van producten van aardolie met 13% en in februari van 0,5% zien.

2.3 IJzer- en staalindustrie

A) Erts en schroot

In weerwil van de economische crisis die in de tweede helft van 2008 begon, heeft het transport van erts en schroot zich nog tot november redelijk weten te handhaven. In december 2008 kwam het daarentegen tot een sterke inzakkings van de vraag naar transport, toen het transport van erts en schroot met ongeveer 25 % daalde ten opzichte van het voorgaande jaar, zoals de volgende afbeelding laat zien.

Afbeelding 4: Ontwikkeling van de productie van ruw staal in Frankrijk en Duitsland evenals het transport van ijzererts en ertsconcentraten over de Rijn



Bron: destatis, Eurofer, berekening CCR; gegevens per maand; veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar in %; transportcijfers januari en februari: schatting op basis van gegevens van destatis voor het Duitse waterwegennet

Een dalende tendens bij de staalproductie werd zichtbaar in Duitsland vanaf ongeveer oktober, dit was iets vroeger dan in Frankrijk. Omgekeerd daalde daar de productie in november en december nog sterker dan in Duitsland. Zoals de bovenstaande afbeelding laat zien, is er

duidelijk samenhang tussen staalproductie en transport van ijzererts. Zo wijzen enerzijds de percentuele veranderingen van het transport over de Rijn van ijzererts en anderzijds de percentuele veranderingen van de staalproductie in Duitsland en Frankrijk in dezelfde richting en zijn zij ook qua omvang vergelijkbaar.

Dit is een ondersteuning van de resultaten van de econometrische berekeningen uit de Marktobservatie 2008-I, die een rechtstreekse correlatie tussen staalproductie in Duitsland en de vraag naar transport laten zien. Wel is sprake van een licht voorlopen in de tijd van de productie ten opzichte van het transport; de omvang van deze vertraging in de tijd is ongeveer een maand.

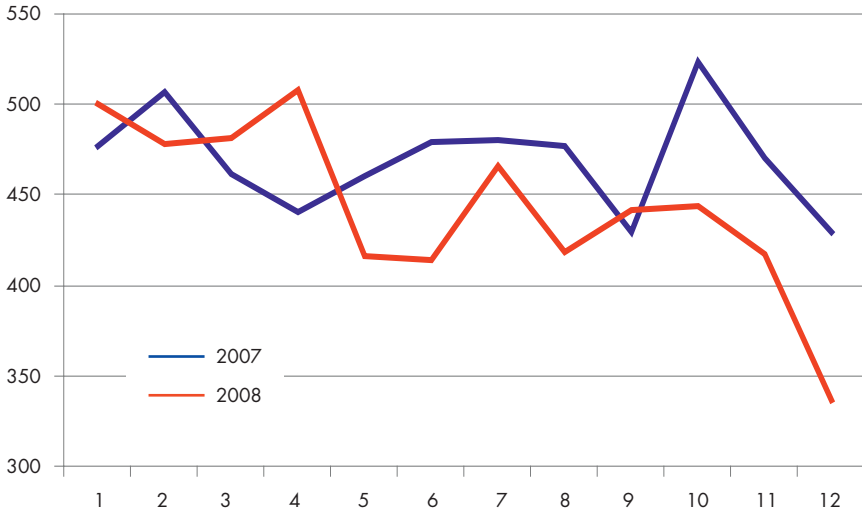
Voor de periode waarover nog geen statistische gegevens beschikbaar zijn, kunnen eerste aanwijzingen afgeleid worden aan de hand van de staalproductie in Duitsland en Frankrijk. De voor maart en april 2009 reeds beschikbare cijfers voor de staalproductie in Duitsland en Frankrijk wijzen erop dat de neergaande trend nog niet tot stilstand is gekomen. De productie van ruw staal bijvoorbeeld is ten opzichte van dezelfde periode van het voorgaande jaar bijna 50% gedaald, met uitzondering van de maand maart in Frankrijk, waar de daling iets minder was. Dit betekent dat in deze twee maanden het vervoer van ijzererts meer dan 50% gedaald is. Voor de rest van 2009 kunnen twee verschillende scenario's worden opgesteld. Scenario 1 gaat uit van een daling van de staalproductie van 30% in vergelijking met het jaar ervoor. In dit – optimistische – geval zou het vervoer van ijzererts over het gehele jaar 2009 rond de 35% lager uitvallen. In een tweede scenario, waarbij de ontwikkeling pessimistischer wordt ingeschat, zou de daling van de staalproductie voor 2009 50% en die van het vervoer van ijzererts rond de 60% zijn.

B) IJzer- en staalproductie

Deze sector behoort tot die segmenten die in het jaar 2008 de sterkste teruggang noteerden. In totaal daalde het transport met ongeveer 9 % ten opzichte van het voorgaande jaar. Met name aan het einde van het jaar 2008 nam de daling aanzienlijk toe. Zo lag het transport in december 2008 ongeveer 25 % onder het niveau van dezelfde maand van het voorgaande jaar. Schattingen voor januari 2009 wijzen op een verdere versterking van de dalende tendens: volgens informatie van het Duitse nationale bureau voor de statistiek is het vervoer van ijzer- en metaalproducten op de Duitse binnenwateren in januari en februari 2009 met ongeveer 37% gedaald ten opzichte van dezelfde maand van het voorgaande jaar.

Binnen het segment als geheel vervult het vervoer van plaatstaal en gewalst staal qua hoeveelheden verreweg de belangrijkste rol. Deze goederen hadden in het jaar 2008 een aandeel van 76% van het totale transport binnen het segment ijzer- en staalproducten. De volgende afbeelding toont de percentuele verandering bij het vervoer van staalplaten en gewalst staal in de jaren 2007 en 2008.

Afbeelding 5: Transport van plaatstaal en gewalst staal over de Rijn



Bron: destatis, in 1000 ton; 1 tot 12 = maanden

Deze afbeelding laat zien dat een daling reeds in mei 2008 inzette en scherper werd tegen het einde van het jaar. Met het oog op de aanhoudende kritische situatie van de staalindustrie moet voor de Rijnvaart worden uitgegaan van een aanhoudend zwakke ontwikkeling in de eerste helft van 2009.

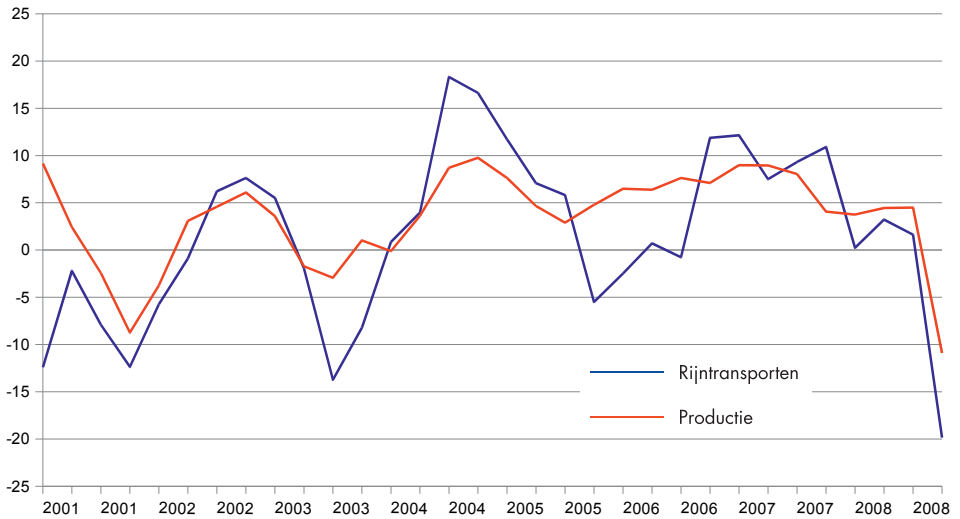
Ook voor de binnenvaart moet gerekend worden op een inkrimping die te vergelijken valt met die van de staalproductie. Wanneer bij de staalproductie het dieptepunt bereikt zal worden, en hoe laag dit zal komen te liggen, is op dit moment niet te voorspellen. Veel hangt af van de verdere ontwikkeling in de automobielsector (van essentieel belang voor de vraag naar staal).

2.4 Chemische producten en meststoffen

Voor de chemische sector kan worden vastgesteld dat er een vrij sterke correlatie is tussen de productie en het transport in de Rijnvaart, waarbij de volatiliteit (fluctuatiemarge) van het vervoer groter is dan die van de productie.

Deze samenhang geldt ook met het oog op de huidige crisis, zoals de volgende afbeelding laat zien. Zo is duidelijk zichtbaar dat de schommelingen van de chemische productie in Duitsland en de verandering in de omvang van het vervoer van chemische producten over de Rijn in de tweede helft van 2008 precies dezelfde ontwikkeling naar beneden laten zien. De chemische industrie en daarmee ook de vraag naar vervoer van chemische producten kwamen in het vierde kwartaal van 2008 volledig in de greep van de economische crisis. De productie daalde in Duitsland in dit kwartaal met ongeveer 11 % ten opzichte van het jaar daarvoor (informatie VCI).

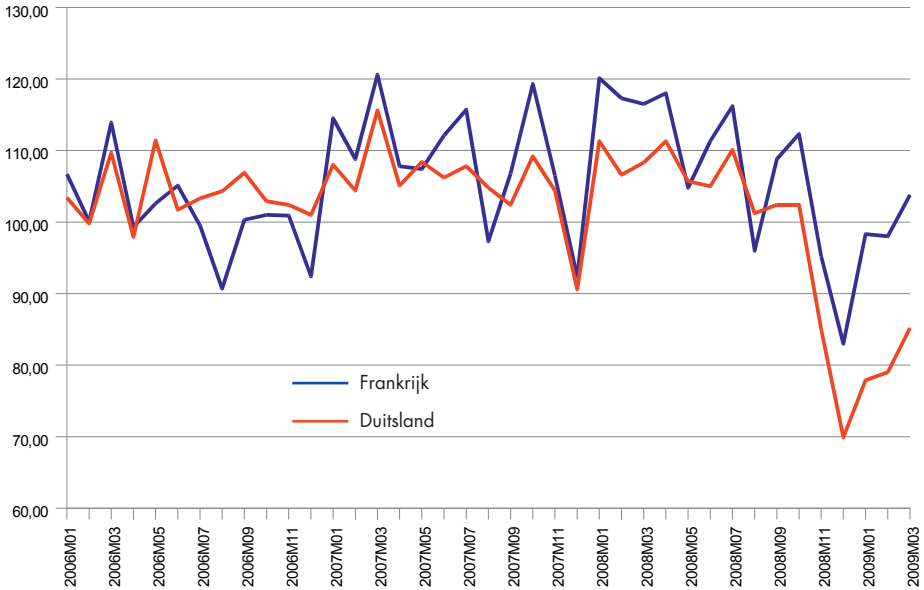
Afbeelding 6: Vervoer over de Rijn van chemische producten en chemische productie in Duitsland



Bron: destatis, VCI (vierde kwartaal 2008), berekening CCR; gegevens per maand: veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar in %

De ontwikkeling van de chemische industrie toont echter recentelijk een sprankje hoop, zoals de volgende afbeelding laat zien. De chemische productie lag in februari en maart in Frankrijk en Duitsland hoger dan in de maand ervoor. Hoewel het slechts om een "lichte" stijging gaat, zou dit een teken kunnen zijn dat het dieptepunt van de crisis in deze sector bereikt is en een herstel eraan zit te komen. De resultaten van enquêtes van de CEFIC, de Europese federatie voor de chemische industrie, wijzen in dezelfde richting, hetgeen inhoudt dat ook de ondernemingen een lichte verbetering in de situatie menen vast te stellen.

Abbeelding 7: Productie-index voor chemische producten

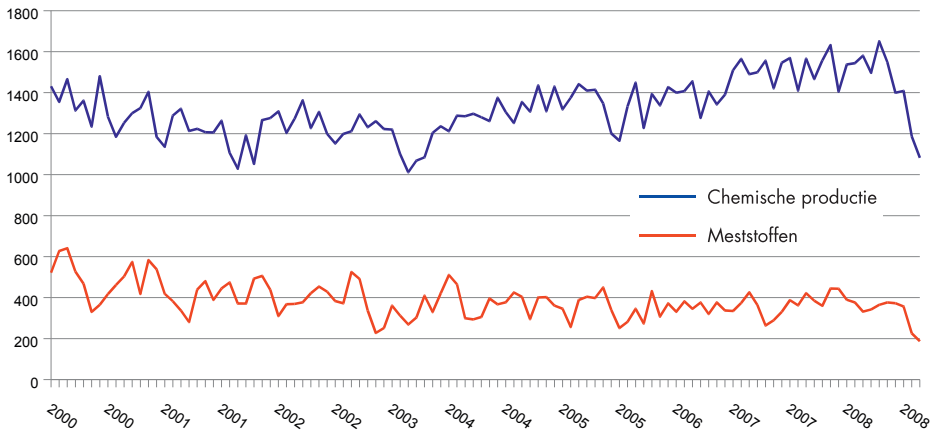


Bron: Eurostat; Index (2005 = 100); maandgegevens

Actuele schattingen van de branche (VCI) gaan ervan uit dat op zijn vroegst in 2010 op een opleving te rekenen valt. Dit zou ook voor het transport betekenen dat de mindere periode geheel 2009 aanhoudt.

Volgens eerste inzichten is het vervoer van chemische producten over waterwegen in Duitsland in januari 2009 met 32,4 % gedaald ten opzichte van dezelfde maand van het voorgaande jaar. Een groot gedeelte van dit vervoer vindt plaats over de Rijn. De volgende afbeelding laat naast het vervoer van chemische producten ook het vervoer van meststoffen zien. Dat laatste volgt al langere tijd een dalende tendens, die ook zeer recentelijk in een fase van stagnatie terecht is gekomen. In het jaar 2008 viel deze fase van stagnatie ook nog eens samen met de conjuncturele achteruitgang.

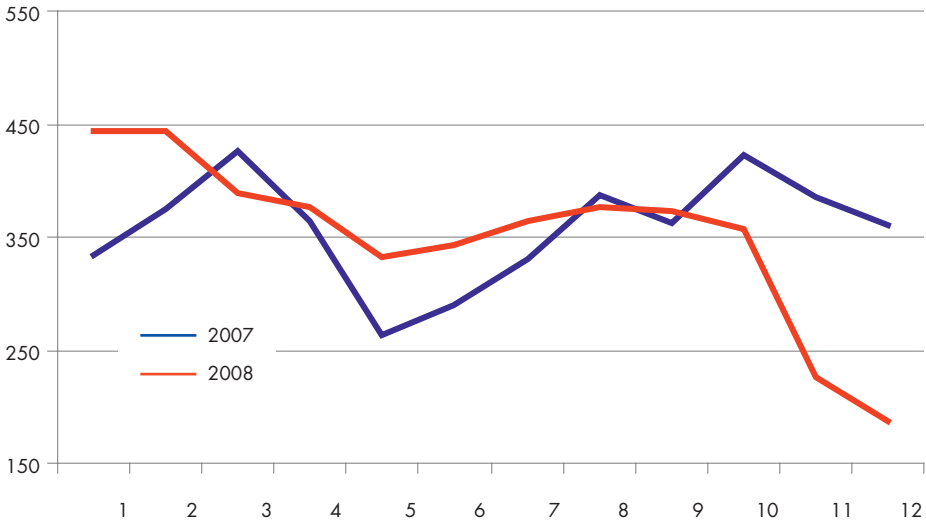
Afbeelding 8: Transport van chemische producten en meststoffen over de Rijn



Bron: destatis; gegevens per maand (1000 ton)

In hoeverre de economische crisis bijgedragen heeft aan de (negatieve) ontwikkeling van het vervoer van meststoffen valt te beoordelen aan de hand van de volgende afbeelding. Hieruit is duidelijk zichtbaar dat de economische crisis in het vierde kwartaal van het jaar ook het vervoer van meststoffen getroffen heeft. De eerste resultaten voor januari 2009 wijzen er zelfs op dat het vervoer van meststoffen gehalveerd is ten opzichte van dezelfde maand van het voorgaande jaar. Hierdoor zouden meststoffen die categorie van goederen zijn die aan het begin van het jaar de grootste daling op transportgebied te verwerken kreeg.

Afbeelding 9: Transport van meststoffen over de Rijn



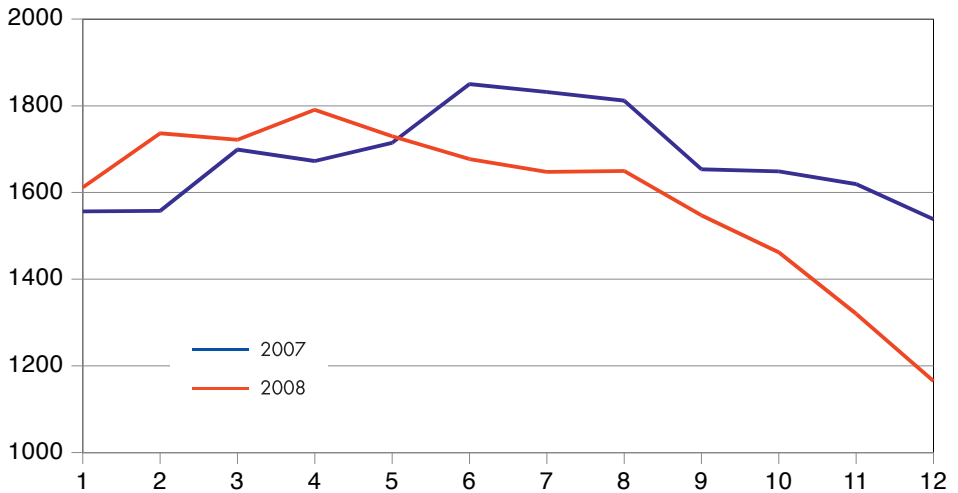
Bron: destatis; in 1000 ton; 1 tot 12 = maanden

2.5 Voertuigen, machines en containers

Het transport van voertuigen en machines is in het verlengde van de beginnende economische afzwakking vanaf midden 2008 steeds verder teruggelopen. De daling in procenten in vergelijking met dezelfde maand van het voorgaande jaar lag vanaf oktober voortdurend boven de tien procent. De omvang van de daling steeg elke maand verder en bereikte in december een waarde van -24 %. In totaal nam het vervoer van machines en voertuigen in het jaar 2008 met 5,4 % af ten opzichte van het voorgaande jaar.

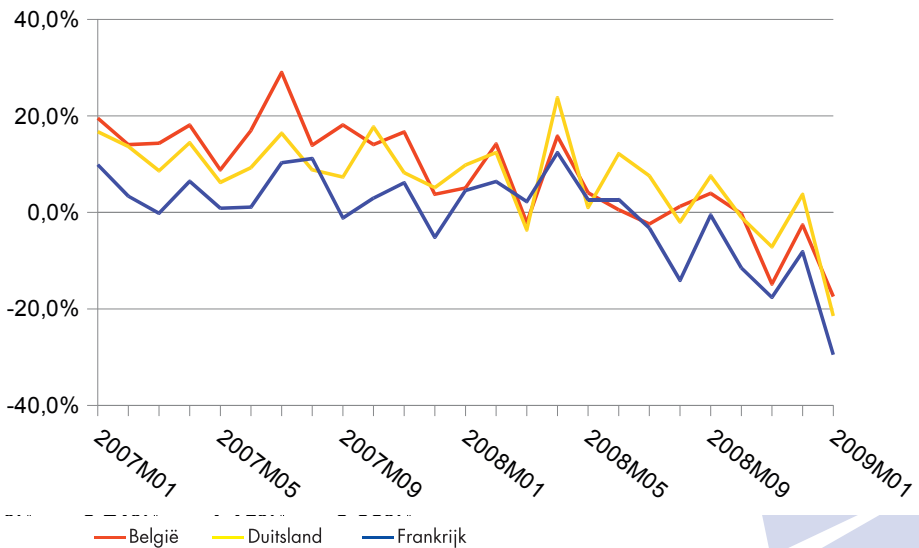
De omvang van de recessie wekt geen verbazing tegen de achtergrond van de sterk krimpende industriële productie. Aan het begin van het jaar 2009 daalde de industriële productie in de vier landen Duitsland, Frankrijk, België en Italië naar minus 24%. Hiermee is de daling van de industriële productie aan het begin van het jaar 2009 qua omvang ongeveer te vergelijken met die van het vervoer van voertuigen en machines in de Rijnvaart.

Afbeelding 10: Transport van voertuigen en machines over de Rijn



Bron: destatis; in 1000 ton; 1 tot 12 = maanden

Afbeelding 11: Industriële productie in België, Duitsland en Frankrijk

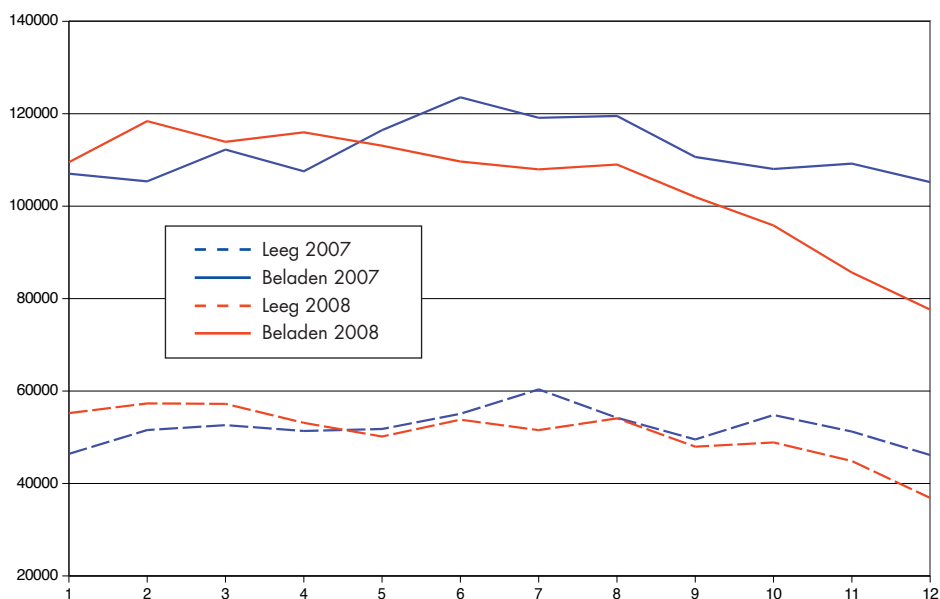


Bron: Eurostat; verandering ten opzichte van dezelfde maand van het voorgaande jaar in%; periode 2007/1 – 2009/1

Gelet op het feit dat machines grotendeels in containers vervoerd worden, valt te verwachten dat de ontwikkeling op transportgebied in beide sectoren op soortgelijke wijze verloopt. De volgende afbeelding bevestigt dit vermoeden. Over het gehele jaar 2008 berekend daalde het vervoer van geladen containers in vergelijking met het jaar ervoor met ongeveer 6,3 %.

In april 2009 kon een lichte opleving van de transportvraag in het containersegment worden vastgesteld. Dit was overigens ook zichtbaar in het zeevervoer. Deze ontwikkeling zou een teken kunnen zijn dat het dieptepunt van de dalende vraag naar het vervoer van containers in de eerste maanden van 2009 bereikt werd en er nu weer langzaam een herstel op deze markt op gang komt.

Afbeelding 12: Transport van containers over de Rijn



Bron: destatis

2.6 Bouwsector

De bouwsector behoorde tot die sectoren die voor wat betreft de vraag naar vervoer tot eind 2008 amper negatieve gevolgen van de economische crisis ondervonden heeft. Over het gehele jaar beschouwd, lag het vervoer van bakstenen, grond en bouw materiaal zelfs 1% boven het niveau van het voorgaande jaar. In de eerste maanden van 2009 werden echter ook deze goederen in alle kracht door de economische crisis getroffen.

Voor dit lopende jaar valt evenwel te verwachten dat de bouwsector zou moeten kunnen profiteren van de conjuncturele pakketten waar reeds toe besloten is. De maatregelen

ter bestrijding van de economische crisis waartoe in Duitsland is overgegaan, bevatten o.a. infrastructuurprojecten in de verkeerssector. Er zijn bijvoorbeeld onderhoud- en uitbreidingswerkzaamheden op het gebied van de waterwegen, het spoor- en wegverkeer gepland. Onduidelijk is daarentegen in hoeverre deze maatregelen al op korte termijn vruchten zullen afwerpen en welke tastbare resultaten zij zullen opleveren.

Samenvatting

De transportvraag in de Rijnvaart werd de laatste anderhalf jaar gekenmerkt door een relatief markante scheidslijn tussen twee uiteenlopende ontwikkelingen. Tot september/oktober 2008 lag het transport op een hoog niveau. Toen de economische en financiële crisis zijn intrede deed, zette een vrij steile neerwaartse trend in. Voor bepaalde marktsegmenten, zoals het vervoer van ertsen en staalproducten, was de daling dramatisch. Daartegenover stonden echter andere marktsegmenten, zoals die van de landbouwsector, die tot dat moment van de crisis verschoond bleven en de aardoliesector bloeide juist op, omdat door de economische teruggang de prijzen voor aardolieproducten eveneens daalden en de vraag naar vervoer dienovereenkomstig steeg. Het tweede segment van de tankvaart, het vervoer van chemische producten, werd door de ineenslopende industriële productie in volle kracht getroffen. Het containersegment werd al in de lente, toen de wereldhandel terugliep, met dalende cijfers geconfronteerd, hetgeen zich aan het begin van 2009 voortzette.

3. Nieuwe laadruimte op de markt

Op grond van de cijfers kan worden geconcludeerd dat 2008 voor de nieuwbouw een recordjaar was. Er werden 68 nieuwe motorvrachtschepen en 38 duwbakken op de markt gebracht. Het aantal eenheden dat op de markt gekomen is, is daarmee bijna twee keer zo groot als in de voorgaande jaren. In 2008 is de capaciteit in de drogeladingvaart met circa 2,5% gestegen. De getransporteerde hoeveelheden zijn in 2008 volgens ramingen echter iets lager uitgevallen.

Ook in het eerste kwartaal van 2009 zijn er nog 19 nieuwe motorvrachtschepen in de vaart genomen. De gemiddelde grootte van de nieuw gebouwde eenheden ligt bij 3600 ton, terwijl vier schepen een draagvermogen van minder dan 2000 ton hebben. Er is één „klein“ schip met een laadvermogen van 550 ton op de markt gebracht. Deze investeringsgolf is een gevolg van de ononderbroken hoge vervoersvraag in 2008.

Bij de tankschepen was het aantal nieuwe motortankschepen met 47 ook het dubbele van de voorgaande jaren. De theoretische transportcapaciteit is met bijna 5 % gestegen. De getransporteerde hoeveelheden waren naar schatting rond de 2 % meer dan in het jaar ervoor.

De gemiddelde laadcapaciteit in de tankvaart ligt bij 2800 ton. In tegenstelling tot de situatie in de drogeladingvaart werden 17 nieuwe schepen met een laadvermogen onder 2000 ton gebouwd. Ook in dit geval zijn er in de eerste maanden van 2009 nog nieuwe eenheden toegevoegd, hetgeen ongeveer overeenkomt met het ritme van 2007.

Op beide markten is de invloed van de economische crisis nog niet merkbaar. De schepen die eind 2008 en begin 2009 op de markt zijn gekomen, zijn één à twee jaar geleden besteld. In de branche is echter bekend dat sinds de herfst van 2008 talrijke bestellingen voor nieuwe schepen door de investeerders vanwege de onzekere conjunctuur zijn ingetrokken. Een daling van de toevoer van nieuwe schepen die hierdoor te verwachten valt, zal pas in de loop van het jaar 2009 in de cijfers zichtbaar worden.

Hier moet tevens de kanttekening worden geplaatst dat een groot aantal scheepscasco's (scheepsrompen) in Azië in bouw is of ook al over zee onderweg is naar Europa, die toch vroeger of later zullen worden afgebouwd en op de markt zullen worden gebracht. Deze capaciteiten zullen dus op een gegeven moment aan de huidige vloot worden toegevoegd.

Op grond van de huidige zeer lage vraag naar vervoer is er nu sprake van een overcapaciteit.

Dit moet worden beschouwd, aangezien de huidige verstoring van het evenwicht op de markt alleen te wijten is aan de economische crisis en het ineenstorten van de vraag.

Momenteel is het nog niet vast te stellen wanneer en hoe snel een economisch herstel zich zal voordoen.

In elk geval is het voor de binnenvaart belangrijk om haar plaats op de markt dan weer in te nemen.

4. Passagiersvaart

2008 was voor de Europese passagiersvaart een succesvol jaar en dit geldt zowel voor de dagtochtenschepen als voor de hotelschepen. In combinatie met de over het algemeen vrij gunstige waterstanden konden de schepen dankzij een grote vraag het grootste deel van het jaar goed worden bezet. De enige schaduw in dit positieve beeld vormde de brandstofkosten. In tegenstelling tot wat voor het goederenvervoer gebruikelijk is, kunnen schommelingen in brandstofprijzen niet aan de klanten worden doorberekend. De stijging van de brandstofkosten van gemiddeld ca. 50 % in 2008, kwam daardoor volledig ten laste van de reders.

De economische crisis heeft de passagiersvaart minder hard getroffen dan het goederenvervoer. Al naar gelang het land van herkomst van de klanten, zijn de gevolgen voor de verschillende marktsegmenten groter of kleiner: de klandizie uit Amerika, Australië en Canada liep bijvoorbeeld zeer sterk terug. Om deze klanten toch nog zo veel mogelijk te behouden, werden er aanzienlijke kortingen geboden, die natuurlijk de rentabiliteit van de rederijen hebben aangetast.

Bij de klandizie echter uit Frankrijk, Oostenrijk en Zwitserland bleef de vraag - ondanks relatief kleine kortingen van 10 tot 15 % - op een relatief hoog niveau en stabiel.

Bij de klanten uit Engeland is eveneens een sterke daling vast te stellen, die ongeveer net zo groot is als die voor de Amerikaanse klanten. Dit hangt samen met een combinatie van de recessie en een zeer sterke daling van de waarde van het Engelse pond in verhouding tot de euro.

Wat de capaciteit betreft zijn in 2008 circa 10 nieuwe schepen in de vaart genomen. In 2009 zullen dit er naar verwachting slechts 5 zijn en voor 2010 staan er op dit moment 3 op stapel. Deze schepen zijn al in aanbouw; net als bij het goederenvervoer, worden er bij de huidige conjunctuur op dit moment geen investeringen gedaan. Er werden zelfs een paar eenheden van de markt gehaald door verkoop aan landen buiten de EU, die met name door Amerikaanse rederijen werden gekocht.

Op dit moment varen alle schepen normaal, zij het met een geringere opbrengst. Deze situatie zal waarschijnlijk ook in 2010 nog zo blijven. Pas in 2011 verwacht het bedrijfsleven een opleving van de vraag.

Sectie 2

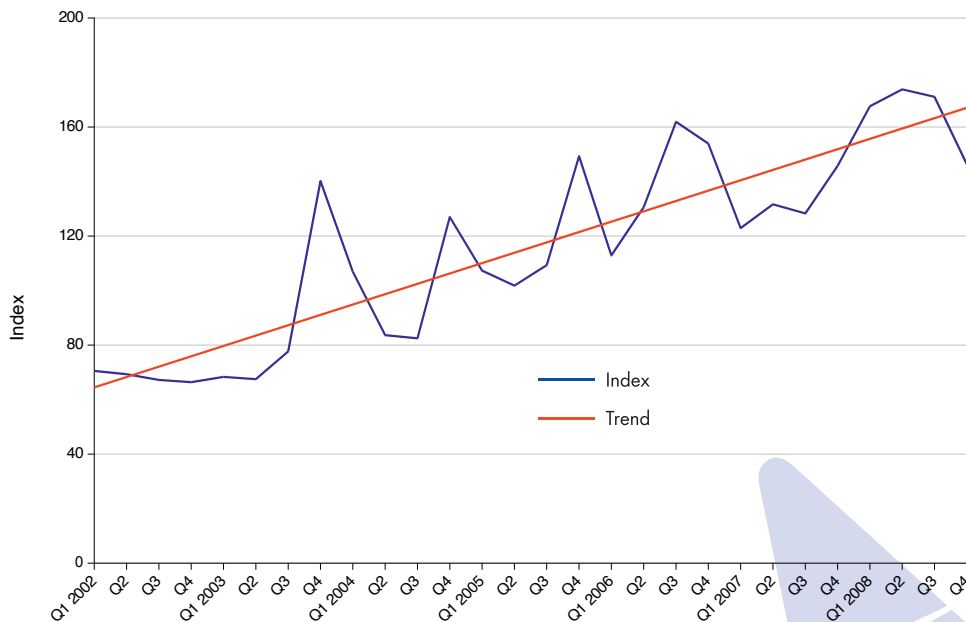
Bedrijfseconomische analyse

1. Ontwikkeling van de vrachtprijzen en hoeveelheden

1.1 Drogeladingvaart

Zoals men in de volgende grafiek kan zien, toonden de vrachtprijzen de afgelopen jaren duidelijk een stijgende tendens. In de eerste drie kwartalen van 2008 lagen zij zelfs een stuk boven de trendlijn, wat aan de hoge vraag naar vervoer te danken is. In het laatste kwartaal van 2008 kwam er een duidelijke knik in de vrachtprijzen in de drogeladingvaart, die de instorting van de vervoersvraag door de economische crisis weerspiegelt. Hoewel er nog geen cijfers voor het eerste kwartaal van 2009 ter beschikking staan, kan men ervan uitgaan dat de dalende tendens die hier voor een korte periode zichtbaar is, zich vanwege de zwakke vraag heeft voortgezet.

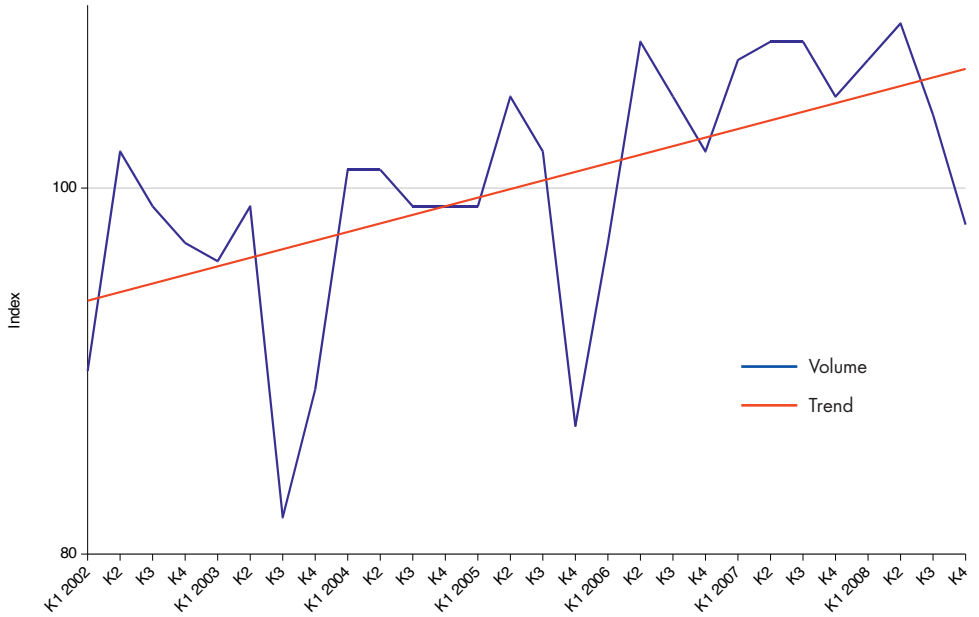
Afbeelding 13: Index vrachtprijs in de droge lading



Bron: NEA ; CCR-secretariaat; index 100 = gemiddelde van 2004

De volgende grafiek bevestigt deze vaststellingen. Deze grafiek laat zien dat de getransporteerde goederenhoeveelheden in 2008 en ook al in de jaren daarvoor een stijgende tendens toonden, die in het laatste kwartaal op korte termijn werd onderbroken. Inmiddels is bekend dat de getransporteerde hoeveelheden in ieder geval op de Rijn en zijn zijtakken in de eerste maanden van 2009 verder zijn gedaald.

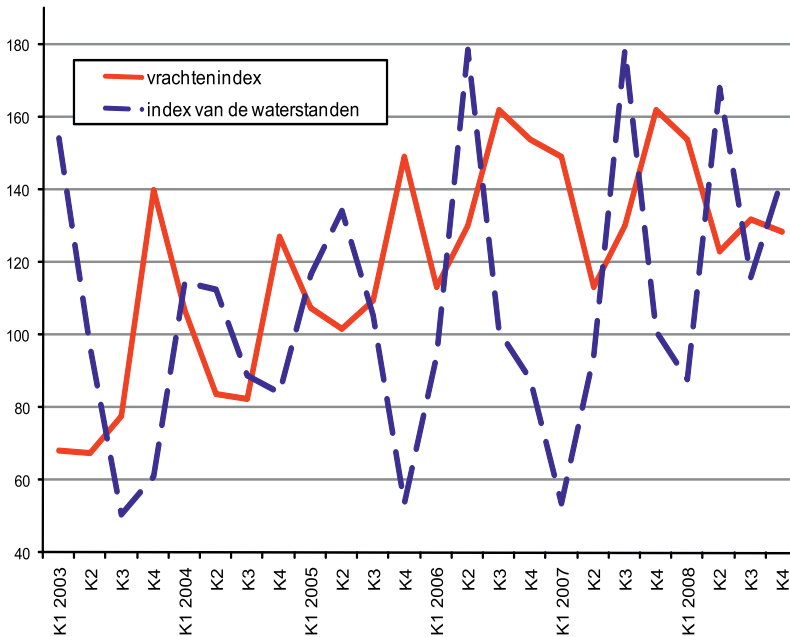
Afbeelding 14: Index vervoerd volume in de droge lading



Bron: secretariaat van de CCR; index 100 = gemiddelde van 2004

In de volgende grafiek is de samenhang tussen waterstanden en vrachttontwikkeling in de drogeladingvaart duidelijk zichtbaar. De dalende vrachtprijzen tegen het einde van 2008 zijn in dit geval echter niet aan de stijgende waterstanden toe te schrijven. Zij zijn het gevolg van de algemeen dalende vraag naar vervoer.

Afbeelding 15: Ontwikkeling index van de waterstanden en vrachten in de droge lading

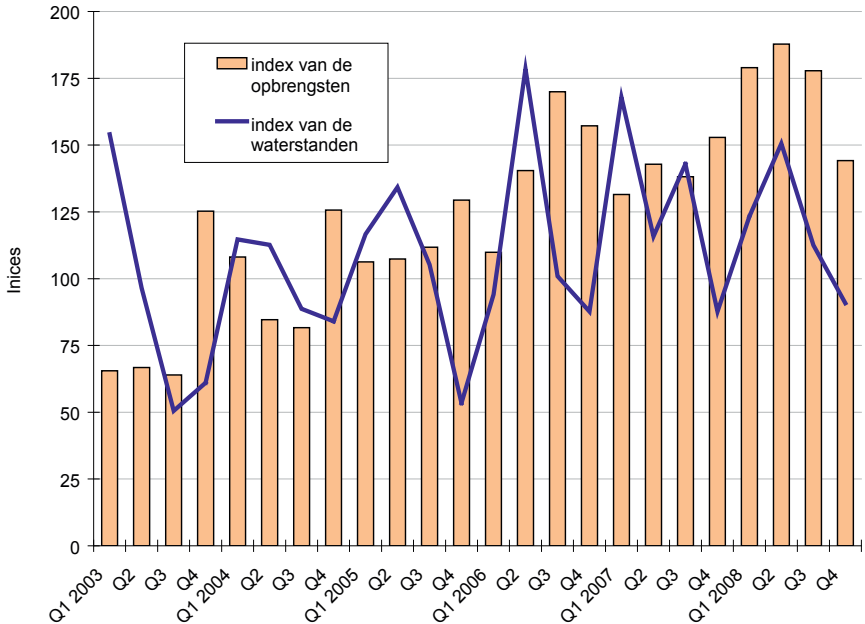


Bron: secretariaat van de CCR; index 100 = gemiddelde van 2004

Bij stijgende transporthoeveelheden, die ondanks goede waterstanden tot relatief hoge vrachtprijzen hebben geleid, konden er in de binnenvaart in de eerste 9 maanden van 2008 in het algemeen goede opbrengsten worden bereikt. In het laatste kwartaal sloeg de situatie om: een afkalvende vraag, die de vrachtprijs mee naar beneden trok, zette ook de opbrengsten onder druk. Deze tendens heeft zich in de eerste maanden van 2009 voortgezet en verscherpt.

Over het geheel gezien lagen de opbrengsten in 2008 echter boven die van het voorgaande jaar.

Afbeelding 16: Indexontwikkeling per kwartaal van waterstanden en opbrengsten in de droge lading



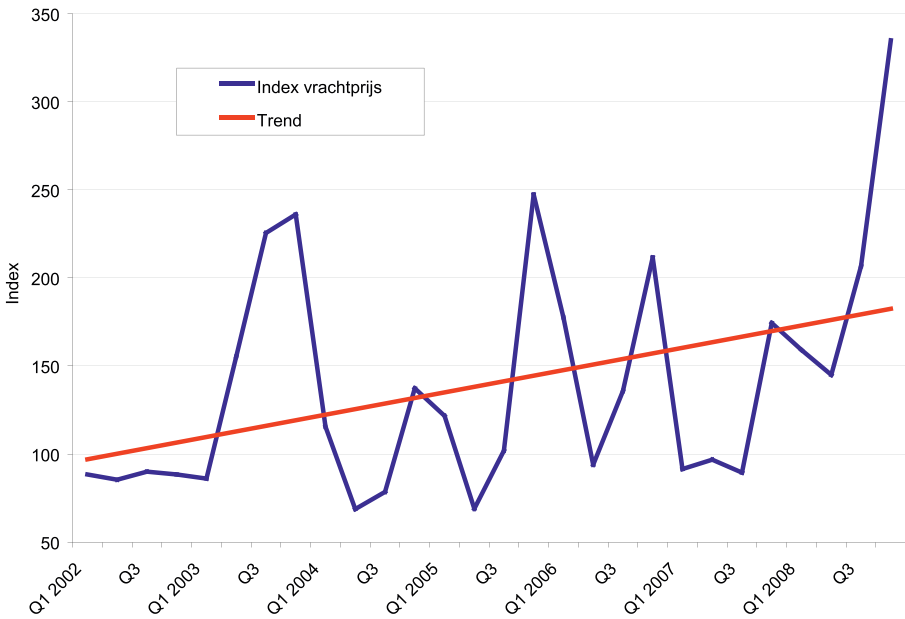
Bron: secretariaat van de CCR

1.2 Tankvaart

In de tankvaart moet een onderscheid worden gemaakt tussen twee belangrijke sectoren: de aardolie-sector, die goed is voor ongeveer tweederde van de getransporteerde hoeveelheden en de chemische sector, die het resterende derde deel vervoert. Deze twee sectoren hebben zich in 2008 zeer verschillend ontwikkeld, ook wat de vrachtprijzen betreft. De chemische sector heeft zich qua hoeveelheden en vrachtprijs ongeveer hetzelfde ontwikkeld als de drogeladingvaart. In het laatste kwartaal daalden de vrachtprijzen net als de vraag naar vervoer vanwege de krimpende chemische productie.

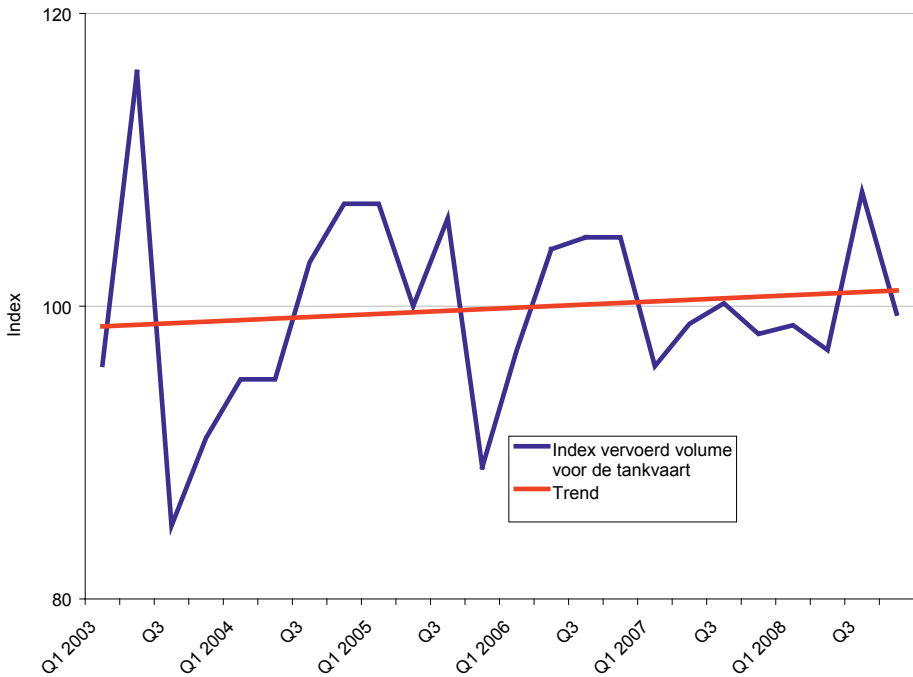
In de aardolie-sector ontstond daarentegen pas in de herfst van 2008 een opleving van de markt. Dit bleek duidelijk uit een plotselinge toename van de vervoersvraag en van de vrachtprijzen, zoals in de volgende grafieken is afgebeeld. Zoals gebruikelijk bij transporten in de aardolie-sector is de markt begin 2009 weer wat rustiger geworden en zijn zowel de vraag als de vrachtprijzen teruggekeerd naar een niveau dat vrijwel hetzelfde is als in eerdere jaren.

Afbeelding 17: Index vrachtprijs voor de tankvaart



Bron: secretariaat van de CCR – NEA - P J K International b.v.; index 100 = gemiddelde van 2004

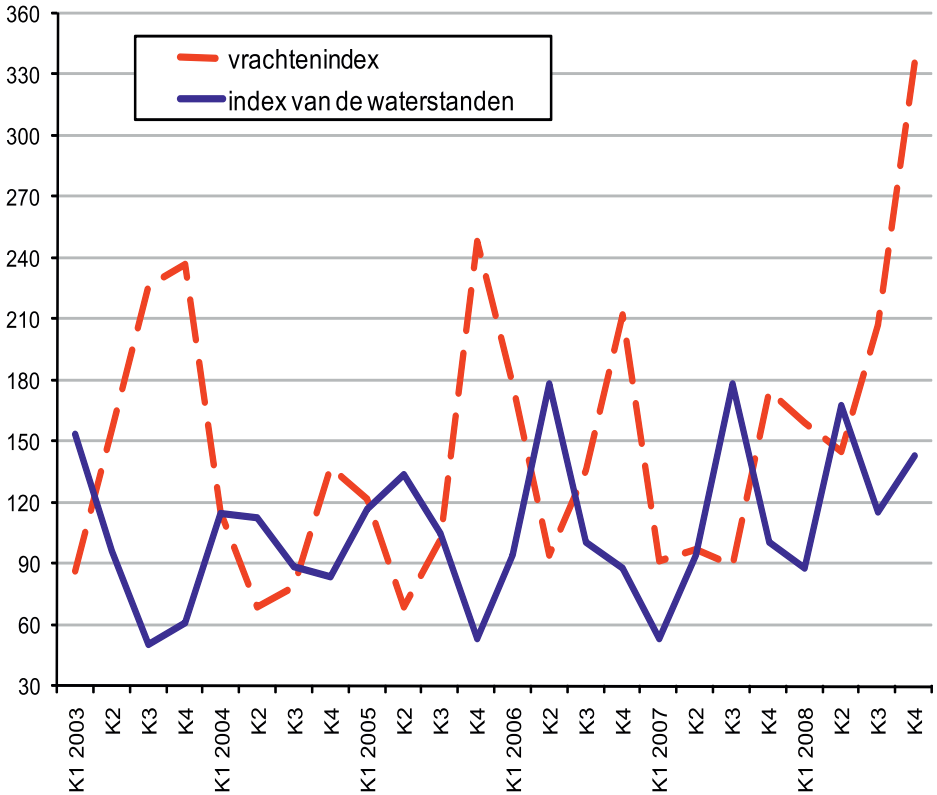
Afbeelding 18: Index vervoerd volume voor de tankvaart



Bron: secretariaat van de CCR; index 100 = gemiddelde van 2004

Aan de hand van de volgende grafiek kan op de eerste plaats worden vastgesteld dat de vrachtprijzen in de laatste jaren in de tankvaart meestal omgekeerd evenredig waren aan de waterstanden. Op de tweede plaats is zichtbaar dat de vrachtprijzen in het laatste kwartaal bij goede waterstanden sterk zijn gestegen. Dit toont aan dat de vraag in de herfst van 2008 plotseling vanwege de sterk dalende aardolieprijzen zo sterk gestegen is dat ondanks goede waterstanden alle capaciteiten moesten worden ingezet om aan de vraag te kunnen voldoen. Dit voltrok zich binnen de context van zeer lage voorraden, na een lange periode van hoge of zelfs zeer hoge aardolieprijzen, die de consumenten ertoe had aangezet, alleen strikt noodzakelijke hoeveelheden in te slaan.

Afbeelding 19: Indexontwikkeling van vrachten en waterstanden in de tankvaart



Bron: secretariaat van de CCR; gegevens per kwartaal; index 100 = gemiddelde van 2004

In de eerste drie kwartalen van 2008 lagen de opbrengsten uit het vervoer van aardolieproducten in de tankvaart op een hoger peil dan in de vergelijkbare periode in het jaar ervoor. In het laatste kwartaal trokken zij zelfs buitengewoon aan, dankzij een zeer grote groei van de vervoersvraag van aardolieproducten in combinatie met hoge vrachtprijzen. De ontwikkeling van de opbrengsten over het gehele jaar 2008 is vergelijkbaar met die in 2007.

2. Ontwikkeling van de bedrijfskosten

2.1 Scheepsprijzen

In 2008 lagen de scheepsprijzen voor nieuw gebouwde schepen hoger dan het voorgaande jaar. Dit hing vooral samen met de hoge staalprijsen en met de hoge vraag bij de scheepswerven naar de bouw van nieuwe schepen.

Op grond van de algemene terugloop in investeringen en de gedaalde staalprijsen zijn de scheepsprijzen in het begin van 2009 gedaald.

2.2 Algemene ontwikkeling van de bedrijfskosten

Als aanknopingspunt voor de beoordeling van de algemene ontwikkeling van de bedrijfskosten is na overleg met de deskundigen van het bedrijfsleven de volgende theoretische onderverdeling van de bedrijfskosten gekozen:

Tabel 1: Kostenvergelijking voor nieuwe motorvrachtschepen

2004		Motorvrachtschepen Zelfstandige exploitatie	Motortankschip Exploitatie door reder
Brandstofkosten		20 %	18 %
Loon- en personeelskosten		40 %	42 %
Overige Kosten	Rente	40 %	40 %
	Verzekering		
	Onderhoud		

Bron: secretariaat van de CCR

De bedrijfskosten over 2008 zijn in het algemeen licht gestegen. De kosten voor gasolie en ook de rentevoet waren in de eerste helft van het jaar zeer hoog, maar zijn in de tweede helft van het jaar fors gedaald. De invloed van de fluctuerende gasoliekosten moet op grond van de normaal gesproken in de contracten overeengekomen gasolieclausules worden gerelativeerd. De overige bedrijfskosten zijn vooral gestegen.

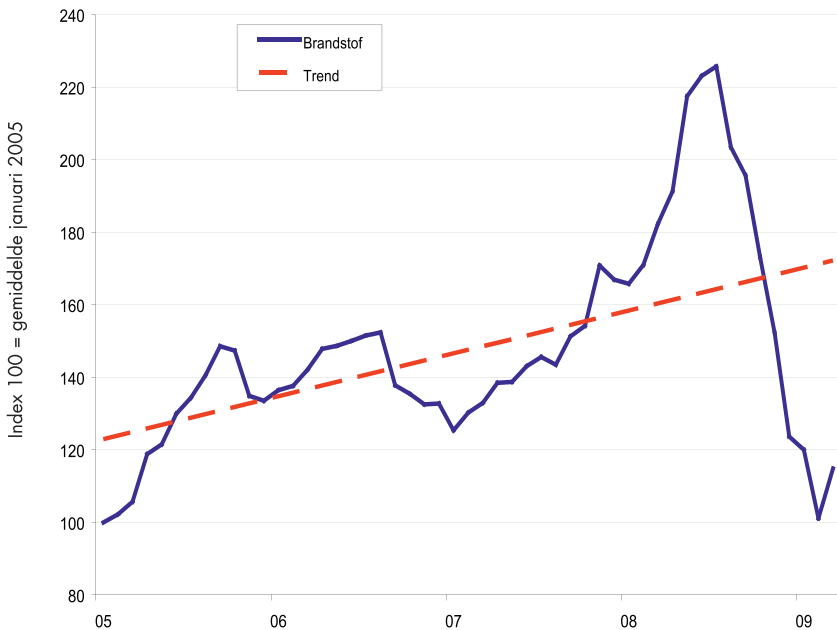
Indices	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Brandstofkosten	84	100	130	145	148	181
Loon- en personeelskosten	98	100	101	103	105	108
Overige kosten	100	100	100	132	170	163
Algemene jaarindex voor kosten in de drogeladingvaart	96,0	100,0	106,4	123,0	139,6	144,7
Algemene jaarindex voor kosten in de tankvaart	94,3	98,0	103,8	120,1	136,6	141,1

Bron: secretariaat van de CCR

2.3 Brandstofkosten

De brandstofprijzen bleven net als de aardolieprijzen op de wereldmarkt stijgen en bereikten in juli 2008 een nieuw hoogterecord. In september zette een daling van de aardolieprijzen op de wereldmarkt in, wat meteen gevolgen had voor de brandstofprijzen, die tussen juli en december 2008 halveerden. Over het gehele jaar 2008 lagen de brandstofprijzen gemiddeld echter toch nog 28 % boven het gemiddelde van 2007.

Afbeelding 20: Ontwikkeling van de prijs van gasolie



Bron: CBRB

Gemiddelde waarden¹

Jaar	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Prijs voor 100 l gasolie in EUR	28,50	30,07	35,88	46,67	52,12	53,16	67,94	43,50

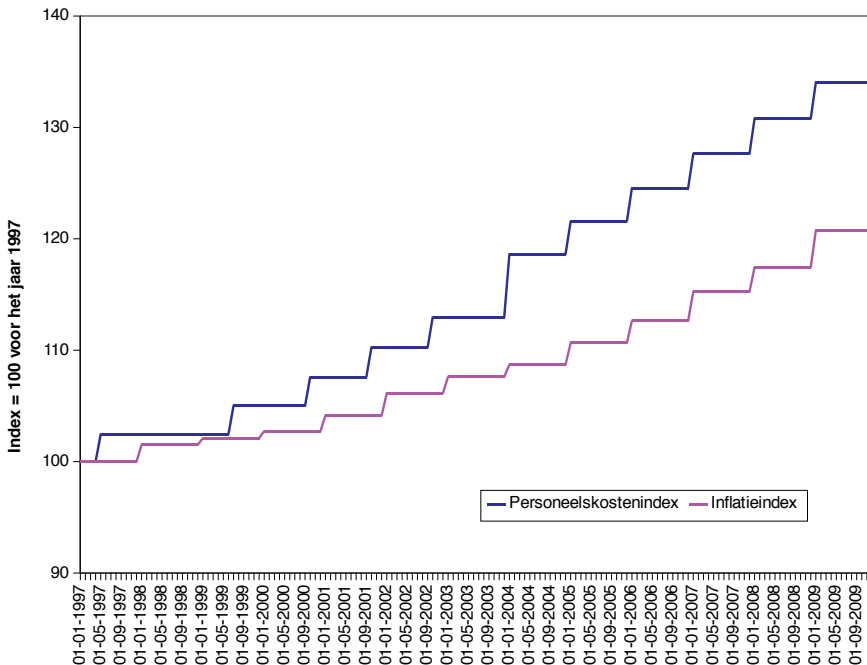
Bron: CBRB

¹ NB : Deze gegevens zijn indicatief.

2.4 Personeelskosten

In 2008 zijn de personeelskosten in vergelijkbare mate als in 2007 gestegen. Deze stijging komt ongeveer overeen met de inflatie. Tot aan de herfst van 2008 was de vraag zo groot dat vrijwel alle beschikbare schepseenheden werden ingezet. Tegelijkertijd werd het echter steeds moeilijker personeel te vinden, waardoor de arbeidskosten toenamen. Dit gold in ieder geval voor de eerste drie kwartalen van 2008. In de laatste maanden van 2008 en ook in de eerste maanden van 2009 werd vanwege de forse daling van de vervoersvraag ook de vraag naar personeel minder.

Afbeelding 21: Personeelskosten in vergelijking met de inflatie



Bron: Arbeitsgeberverband der Deutschen Binnenschifffahrt

2.5 Onderhoudskosten²

In 2008 zijn de onderhoudskosten verder gestegen als gevolg van de hoge staalprices en de zeer grote vraag bij de scheepswerven, die het hele jaar volledig waren volgeboekt. De vraag bij de werven is sinds het einde van 2008 aanzienlijk geslonken, omdat de meeste scheepseigenaren vanwege de economische crisis de onderhoudswerkzaamheden tot het

² De gegevens over de ontwikkeling van de onderhoudskosten zijn door de ITB naar een index omgerekend. Deze index is opgesteld op basis van een enquête bij het Belgische bedrijfsleven.

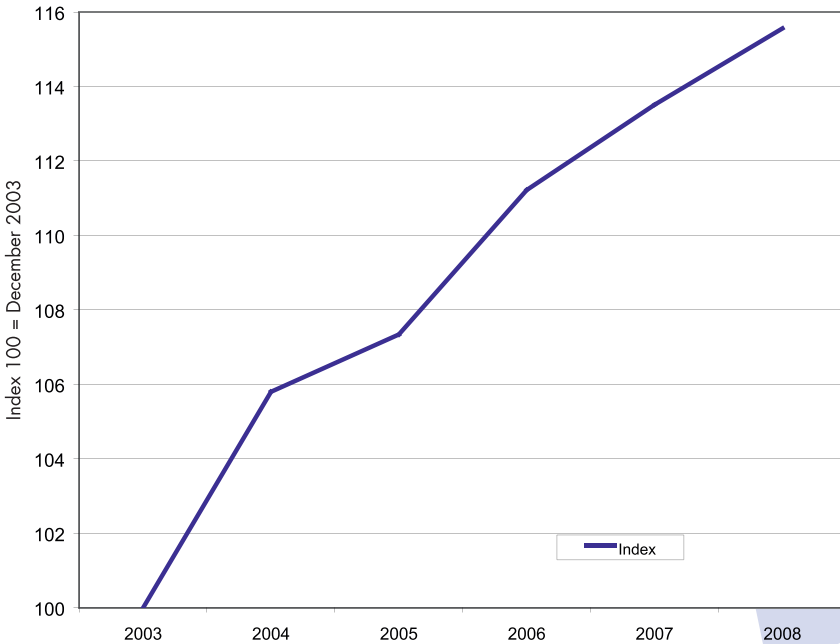
strikt noodzakelijke beperkten. Inmiddels zijn ook de staalprijzen gedaald, wat in 2009 de prijs van onderdelen zou kunnen beïnvloeden.

NB: Voor de berekening van deze index werden, in overeenstemming met de Belgische marktomstandigheden, de staalprijzen met 20 % en de arbeidskosten met 80 % gewogen.

Datum	Index
31/12/2003	100,00
31/12/2004	105,10
31/12/2005	107,30
31/12/2006	112,76
31/12/2007	113,51
31/12/2008	115,56

(Index 100 is de waarde op 31/12/2003)

Afbeelding 22: Index van onderhoudskosten



Bron: ITB

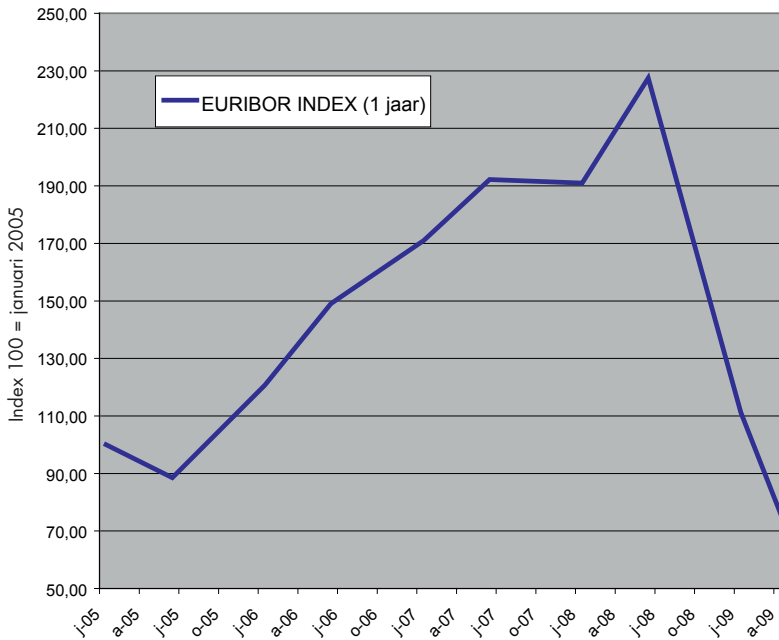
2.6 Financieringskosten

Halverwege 2008 is de rentevoet van de EURIBOR, die hier als referentie genomen wordt en lange tijd op een hoog niveau lag, aan een neergang begonnen, die tot op heden aanhoudt. De referentierente is binnen 12 maanden ongeveer 70 % gedaald.

Zoals in het kader van deze economische crisis algemeen het geval was, waren de banken vanaf de herfst van 2008 nog maar nauwelijks bereid de vereiste kredieten voor investeringen ter beschikking te stellen, voornamelijk vanwege de eigen kapitaalstructuur van deze instellingen.

De extreme duikvlucht van de referentierente heeft niet meteen tot een daling van de rentekosten geleid, omdat de op de markt geldende rentetarieven de geldkrapte weerspiegelden. Verder waren de banken gedwongen hun eigen opbrengsten en liquiditeiten te verbeteren.

Afbeelding 23: Index van de Rentekosten: EURIBOR

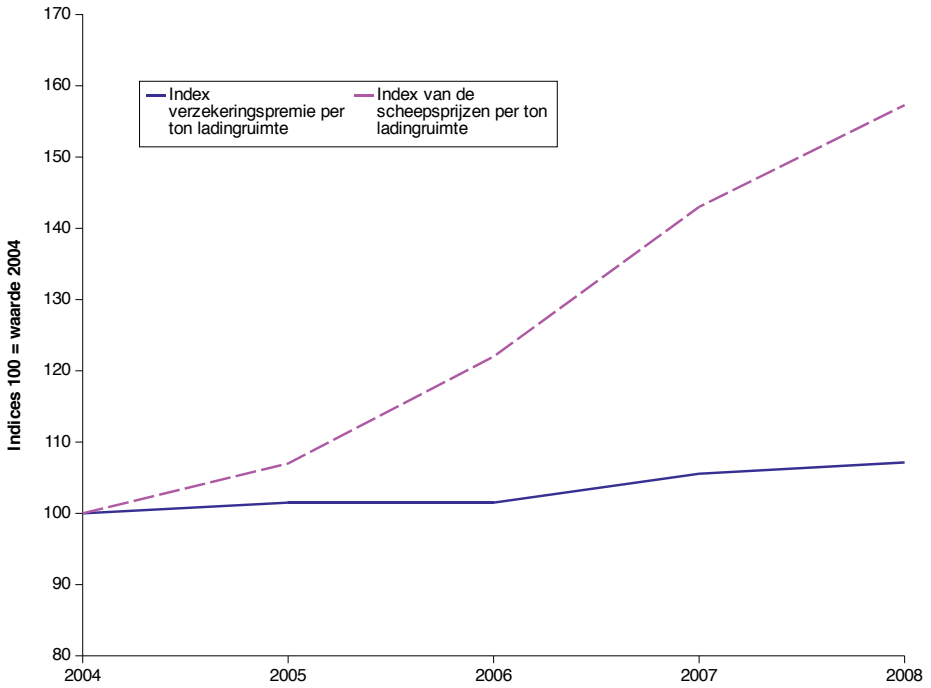


2.7 Verzekeringskosten

In 2008 zijn de verzekeringspremies stabiel gebleven. Wel moet erop gewezen worden dat de verzekeringskosten, die naast de hoogte van de premie ook van de hoogte van de verzekeringswaarde van het schip afhangen, net als in de voorgaande jaren verder gestegen zijn. In de periode tot aan het begin van de crisis is de prijs van nieuwe schepen opnieuw met

5 tot 10 % gestegen. Binnen de context van de gevolgen van de crisis voor de waarde van de schepen zou dit effect begin 2009 moeten zijn komen te vervallen.

Afbeelding 24: Verzekeringskosten (verzekeringswaarde en -kosten)



Bron: secretariaat van de CCR

Sectie 3

Themabericht: Kleine schepen

Dit is de eerste keer dat in de Marktobservatie langer wordt stilgestaan bij dit thema. Hierbij is om praktische redenen de keuze gemaakt voor een generalistische afkadering van het te beschrijven segment afgaande op de voornaamste onderscheidende kenmerken, te weten (ruim gekozen) afmetingen, typische operationele kenmerken én uitblijvende nieuwbouw. Het doel is dit thema met regelmaat te beschrijven en daarbij ook verder te differentieren naar verschillende kleine scheepstypen. Hierdoor zal een steeds nauwkeuriger blik op het vlootsegment van kleine schepen ontstaan.

1. Inleiding

Dit hoofdstuk vormt een eerste analyse van het vlootsegment 'kleine binnenvaartschepen'. Aan de hand van essentiële indicatoren – te weten vlootgegevens en vervoerstatistieken – worden ontwikkelingen in dit segment én op de markt ervan gevolgd. Concrete aanleiding voor deze (te herhalen) analyse is een snel krimpend vlootsegment: nieuwe schepen zijn vrijwel uitsluitend grote(re) schepen en kleine schepen worden steeds vaker gesloopt. Daarom is objectieve informatie nodig om de tendens in beeld te brengen, zonder overigens het oogmerk beleidsmatig te oordelen. Wél kan de informatie extra licht werpen op uitdagingen en perspectieven voor het vlootsegment.

2. Het segment 'kleine schepen'

Typische kenmerken van het kleine schip zijn – naast de unieke eigenschap de kleinste vaarwegen te kunnen bevaren - het kunnen verzorgen van kleine ladingen en het bieden van flexibiliteit. Korte laad- en lostijden zorgen daarbij voor een grote omloopsnelheid. Kleine schepen vervoeren in principe alles, maar de praktijk wijst uit dat het vooral agrarische producten en bouw materiaal betreft. Maar ook zout, papier, kolen en staal worden vervoerd, evenals containers en afval.

Nederland, België, Frankrijk en Duitsland, waar de kleine vaarwegen samen meer dan 50% van het vaarwegstelsel uitmaken, kennen van oudsher een belangrijke markt voor kleine schepen. De voorliggende analyse concentreert zich daarom op deze vier landen, voor zover mogelijk.

Overigens bevaren kleine schepen niet uitsluitend kleine vaarwegen.

Het segment van de kleine schepen moet nog worden gedefinieerd en onderscheiden van de andere delen van de vloot. Daarbij kunnen belangrijke verschillen tussen gangbare opvattingen in de betrokken landen optreden. In aansluiting op een door het bedrijfsleven gekozen benadering, wordt voor het kleine schip uitgegaan van de klasse tot 1500 t en tot 86 m lengte. Binnen deze categorie kunnen meerdere scheepstypen worden onderscheiden die echter vergelijkbare exploitatievormen en eigendomsstructuren kennen. Verder onderscheidt zich deze categorie van de rest van de vloot, in die zin dat weinig nieuwbouw plaatsvindt; daarentegen wel sloop van verouderde tonnage.

Bijzondere aandacht verdient overigens Frankrijk. In dit land wordt bij het segment van het 'kleine schip' uitgegaan van het type 'Freycinet', de Spits van 400 t. Uitgezonderd de Franse Rijnvloot behoren er nagenoeg alle overige schepen tot de hierboven in ruime zin omschreven categorie 'kleine schepen' tot 1500 ton. Mede vanwege het grote belang van het kleine schip voor de ontwikkeling van het vervoer over water op het Franse vaarwegenstelsel, zijn er in dit land ook initiatieven genomen om tot een vernieuwing van de vloot te komen, door middel van het ontwikkelen van moderne eenheden van de afmetingen van de Franse Spits.

3. Waarom dit segment beschrijven

Hoewel het segment van kleine schepen in het totale transportsysteem een kleine factor is, vervult het een unieke rol in de logistiek van bedrijven langs kleine vaarwegen. Bepaalde sectoren zoals de bouw en de agrarische sector leunen zelfs zwaar op het segment. En in veel vervoersrelaties bevindt zich ergens een schakel die uit kleine vaarwegen bestaat. Er verdwijnen echter steeds meer kleine schepen uit de actieve vaart (sloop, alternatieve bestemming). De concurrentie met het (veelal flexibelere) wegvervoer maar ook die met de grotere binnenvaartschepen – die door schaal-effecten lagere vervoerskosten per eenheid vervoerd materiaal hebben - draagt bij tot structurele verschuivingen op de markt. De effecten daarvan kunnen van belang zijn voor de vloot als geheel, voor de kwaliteit van het vervoersaanbod én voor de tegenhanger daarvan, de keuzevrijheid van verladers.

Een bijzonder kwaliteit van het kleine schip is de mogelijkheid bij te dragen tot vervoerszekerheid in situaties van laagwater. Juist door de schaalvergroting die de laatste decennia heeft plaatsgevonden, is de kwetsbaarheid van de binnenvloot voor laagwater toegenomen. Daarmee krijgt het segment van de kleine schepen een tweezijdig karakter: enerzijds beschikt het over een eigen markt, gekenmerkt door het bedienen van de haarvaten van het vaarwegenstelsel. Anderzijds vervult het een overflow-functie in tijden van laagwater voor de segmenten van de grotere schepen.

De afschaffing van het toerbeurtstelsel³ en de minimumtarieven van eind jaren negentig, heeft vraag en aanbod weer de polen van de markt gemaakt, waardoor de ondernemers kunnen inspelen op de vervoersbehoefte van verladers. Door flankerend beleid⁴ is de overcapaciteit gedaald en de vloot gemoderniseerd. Het vervoer is toegenomen. Maar doordat innovatie te

3 *Systeem waarbij vervoersaanvragen tegen vastgestelde prijzen worden verdeeld in de volgorde waarin schepen beschikbaar komen*

4 *Saneringsmaatregelen van verordening 1101/89 – 'sloopregeling' - en verlengd tot 1999 met verordening 844/94 – 'oud voor nieuw'*

veel uitblijft, instappers het segment tegenwoordig overslaan en omdat er veelal nog te traag op een veranderende vraag wordt gereageerd, groeit dit segment nog onvoldoende mee met de ontwikkeling op de vervoersmarkt. Hierdoor dreigen er sociaal-economische problemen, die als gevolg van de eerder genoemde concurrentiefactoren in betekenis zouden kunnen toenemen. Het segment kampt met een aanhoudende krimp van de vloot. Toch is de betekenis van het marktsegment nog lang niet uitgespeeld: er liggen kansen voor behoud en zelfs verder gaande groei. Nieuwe markten dienen zich aan (o.a. stedelijk vervoer, afvalvervoer en distributie). Voorwaarde lijkt echter dat daarvoor aan de samenwerkingsvormen en aan technologische innovatie nieuwe impulsen worden gegeven.

4. Hoe het segment te beschrijven

Hoewel kleine schepen zich vrijelijk op grotere wateren en dito markten begeven, kan dit segment redelijk goed van andere marktsegmenten in de binnenvaart worden onderscheiden. Voorzien van bijbehorende data, bieden vlootgegevens (alle schepen <1500 t) en vervoersvraag (partijgroottes <1500 t) samen een voldoende basis voor een eerste analyse uitgaande van de twee pijlers in het marktsysteem: vraag en aanbod. De vlootstructuur kent een lange respons: als de vraag structureel wijzigt, is dat op langere termijn uiteindelijk merkbaar in het vervoersaanbod.

Hieronder wordt de omvang van de actieve vloot <1500 t, zo nodig met relevante subsegmenten, beschreven (zie I). Aan de vraagkant worden vervoerde volumes kleiner dan 1500 t beschreven (zie II). De bronnen waarover kan worden beschikt zijn hier een beperkende factor. De vlootgegevens betreffen motorvrachtschepen voor droge lading (exclusief duwbakken). Bij de vervoersgegevens is géén nadrukkelijk onderscheid gemaakt tussen droge vaart en tankvaart. Het verdient echter vermelding dat kleine schepen vooral in de droge lading actief zijn (in Nederland ca. 80% in 2006).

5. Kwantitatieve beschrijving

I. VLOOTGEGEVENS

Hieronder wordt de vloot van kleine schepen op basis van de tonnage omschreven. Waar staat 'kleine schepen' of zelfs 'schepen' worden alle schepen met een laadvermogen < 1500 t bedoeld.

Netwerk en vaarafstanden

In de onderstaande tabel is de lengte van het vaarwegstelsel per land weergegeven. In alle beschreven landen is het netwerk van kleinere vaarwegen redelijk geografisch gespreid. Kleine vaarwegen vormen daarbij in beperkte mate een internationaal netwerk. Het is desondanks mogelijk op kleinere wateren relatief lange vervoersrelaties te onderhouden en grensoverschrijdend transport komt dan ook zeker voor. Toch blijkt de nadruk te liggen op de wat kortere afstanden en daarmee op deels nationale en regionale vervoersrelaties. In 2006 was bijvoorbeeld in Nederland de gemiddelde afstand die met kleine schepen werd gevaren

124 km. In Frankrijk was dit 132 km⁵.

Tabel 2: Lengte vaarwegen

CEMT classificatie	Nederland		Duitsland		België		Frankrijk	
	km	%	km	%	km	%	km	%
I (Spits)	1156	23	707	11	348	23	1896	22
II (Kempenaar)	409	8	247	4	248	16	3909	46
Ila (Hagenaar)	842	17	-	-	-	-	266	3
III	212	4	659	10	-	-	414	5
IV	636	13	1499	24	520	34	86	1
V	1095	22	2173	34	142	9	296	3
VI	665	13	1106	17	282	17	1606	19
Totaal	5015		6391		1540		8473	

Bron: RWS-AVV 1999

Vlootopbouw per land

In de volgende tabel is de vlootopbouw per land weergegeven in een deel kleine schepen, een deel grote schepen, alsmede het percentage kleine schepen. Af te lezen is dat Nederland in 2007 in absolute zin het grootste segment kleine schepen heeft, gevolgd door België, Frankrijk en ten slotte Duitsland. Frankrijk kent het grootste aandeel kleine schepen op de totale vloot, ruim 97%. De Franse vloot bestaat hoofdzakelijk uit kleine tot zeer kleine schepen, met een zwaartepunt in de categorie 250 – 399 t (waaronder de Franse Spits; ruim 500 exemplaren in 2007). Vloot en infrastructuur zijn daarmee de twee zijden van één en dezelfde medaille. Ook de Duitse vloot laat dit patroon zien, met een piek bij de schepen in de klasse 1000 - 1500 t; hier gaat het in belangrijke mate om de eerste generaties gemotoriseerde Rijnschepen. Nederland en België hebben een meer gelijkmatige, alle tussenvallende scheepsklassen omvattende samenstelling van de vloot kleine schepen.

5 Berekend op basis van vervoerde volumes, niet op basis van scheepsgrootte

Tabel 3: Vlootopbouw in 2007

	< 1500 t	> 1500 t	% kleine schepen
Frankrijk	842	25	97
Duitsland	649	230	73
Nederland	2285	701	74
België	989	204	83

Bron: Schattingen CCR-secretariaat.

De onderstaande tabel toont het relatieve gewicht van het segment van de kleine schepen in aantallen en tonnage ten opzichte van de gehele vloot. Kleine schepen zijn hier gedefinieerd als < 1500 t; bij het hanteren van het criterium scheeps lengte < 86 m volgen vergelijkbare percentages.

Tabel 4: Vlootopbouw kleine schepen in 2007, inclusief laadvermogen.

	Aantal	%	Laadvermogen (t)	% totale vloot
Frankrijk	842	97	454.327	90
Duitsland	649	73	621.146	57
Nederland	2285	74	1.776.010	51
België	989	83	671.622	58

Bron: Schattingen CCR-secretariaat

Ontwikkeling van de vloot van kleine schepen

Al geruime tijd heeft de vloot van kleine schepen een forse afname te zien gegeven (zie tabel). Meer specifiek, in het jaar 2007 waren er in de vier landen gezamenlijk 18% minder schepen dan in het jaar 2000, overeenkomend met 1038 schepen. En daar tegenover staat een sterke groei van tonnages >1500 t (285 nieuwe schepen, +33%). De grootste afname in aantal deed zich voor in Frankrijk waar er in de belangrijke subcategorie 'Spits' (250 – 399 t) zelfs een daling van -40% in 7 jaar was.

Wordt gekeken naar het verdwijnen van tonnage in het segment kleine schepen tussen 2000 en 2007, dan blijkt dit gemiddeld over de vier landen 14% te bedragen (niet in tabel). Hiertegenover staat een toename van volume in de klasse >1500 t van +46%. De afname van het relatieve aandeel, maar ook absolute krimp van het segment kleine schepen, is dus structureel.

Tabel 5: Ontwikkeling aantallen schepen < 1500 t

	2000	2003	2007	% 2007: 2000
Frankrijk	1118	1129	842	-25
Duitsland	822	746	649	-21
Nederland	2840	2509	2285	-20
België	1023	924	989	-3

Bron: Schattingen CCR-secretariaat

Hoewel statistisch gezien onbelangrijk, kan erop worden gewezen dat in de beschouwde periode bescheiden pogingen zijn ondernomen opnieuw in dit segment te investeren. Zo is in Frankrijk zoals genoemd een initiatief genomen om een moderne versie van het Spits-type 'Freycinet' te ontwikkelen en werd in Nederland enige jaren terug de 'Neo Kemp' in de vaart gebracht. In latere publicaties zal meer aandacht aan de nieuwbouwactiviteiten worden gegeven.

II. VERVOERSVRAAG IN HET SEGMENT 'KLEINE SCHEPEN'

In deze paragraaf wordt het aandeel in het vervoer in de periode betreft 2000 – 2007 beschreven.

Vervoerde goederen

De grootste vraag naar kleine schepen is afkomstig van de agricultuur en de bouwsector. Bij de agricultuur gaat het om de aan- en afvoer van oogsten en veevoerders tussen zeehavens en landbouwgebieden en andere regionale transporten. Bij de bouw valt te denken aan belevering van depots, maar ook aan structureel vervoer vanuit wingebieden van zand, grind en cement. Doorslaggevende factoren voor het marktaandeel van de kleine schepen in dit vervoer zijn de goede bereikbaarheid en de bij het schip passende ladinggrootte(s).

Op Nederlands grondgebied, dus inclusief de (internationale) Rijnvaart, werd in 2006 door kleine schepen 115 miljoen ton vervoerd (14,3 miljard tkm). Kleine schepen namen hiermee 33% van de totale vervoersprestatie voor hun rekening. De dominante goederengroep is bouwmaterialen (NSTR-categorie 6) met 41% van het vervoerde volume, gevolgd door landbouwgoederen (NSTR-categorieën 0,1 en 7) met 20%. Dan volgt overig (stuk)goed met 15% (NSTR-categorie 9). De gemiddelde capaciteit van de Nederlandse kleine schepen bedraagt (bij benadering) 775 t. Laat men chemie en stukgoed buiten beschouwing – die doorgaans verpakt worden vervoerd en daarmee van relatief lage dichtheid zijn - dan is het gemiddeld vervoerde volume door kleine schepen in Nederland in 2006 719 t. De gemiddelde door kleine schepen in 2006 vervoerde partijgrootte bouwmaterialen bedroeg 805 t, van landbouwgoederen 692 t.

Van bijzondere betekenis is het jaar 2003, dat gekenmerkt werd door laagwater. In 2003 werd door kleine schepen een volume van 159 miljoen ton vervoerd en een vervoersprestatie

van 21,5 miljard tkm gerealiseerd (54% in tonkm). Het gemiddeld vervoerde volume door kleine schepen (exclusief chemie en stukgoed) was in dat jaar 774 t.

Bron: berekeningen CCR-secretariaat op basis CBS-data

In Frankrijk werd in 2007 aan kleine ladingen 50 miljoen ton vervoerd (6,6 miljard tkm ofwel 71% van de totale vervoersprestatie en 89% van alle afvaarten). Bouwmaterialen (44% in t), en landbouwproducten (22%) waren ook hier dominant. Hoe kleiner de schepen, hoe geprononceerder dit beeld: met name het percentage bouwmaterialen ligt nog hoger voor de schepen rond 500 t, en ook NSTR-categorie 9 (voertuigen, machines en overige goederen) blijkt dan 20% te bedragen. De gemiddelde capaciteit van de Franse kleine schepen bedraagt (bij benadering) 525 t. Het gemiddelde vervoerde volume van schepen < 1500 t uitgaande van alle vaarten in 2007 bedroeg 496 t. Ook vrachten met landbouwgoederen en bouwmaterialen zitten rond dat gemiddelde beladingsvolume (respectievelijk 546 t en 520 t), maar vrachten met steenkolen en ertsen zijn de gemiddeld fors groter, ladingen machines en stukgoed e.d. aanzienlijk kleiner. Laat men stukgoed en chemie achterwege (omwille van de vergelijking met Nederland), dan was in 2007 het gemiddelde vrachtvolume van kleine schepen in Frankrijk 578 t. In 2003 werd een vergelijkbaar totaal volume vervoerd als in 2007, maar was de vervoersprestatie van kleine schepen groter (zie vervolg).

Bron: berekeningen CCR- secretariaat op basis VNF-data

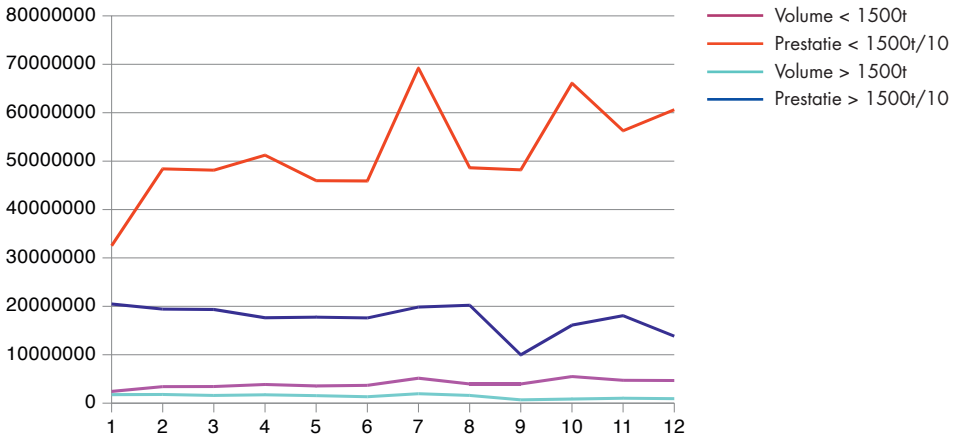
Seizoensinvloeden

Over de maanden van het jaar wordt ongeveer evenveel per klein schip vervoerd. Uit de beschikbare data is per goederencategorie ook geen structureel seizoensbeeld te halen, anders dan in de winter een lichte vermindering van agrarische goederen en een lichte stijging van vervoerde brandstoffen.

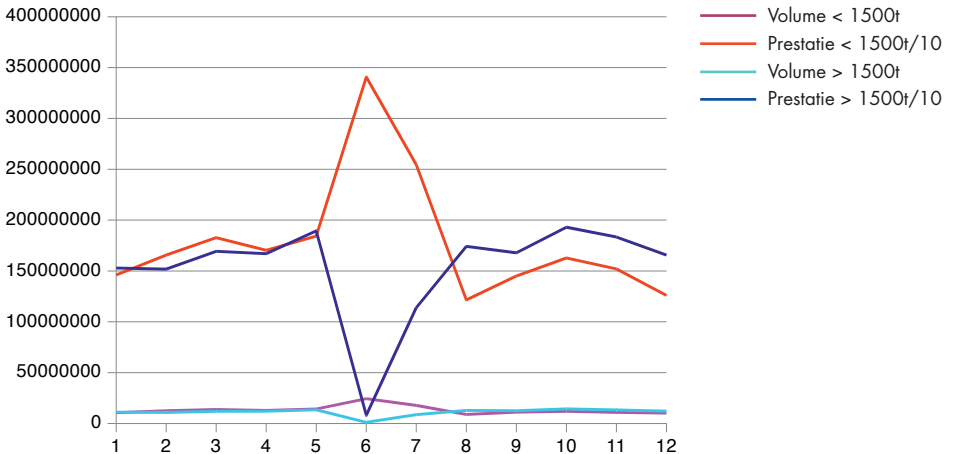
Wel is – zeker in bepaalde jaren - de waterstand van invloed. Zoals in de zomer van 2003, toen de waterstand erg laag was. In Frankrijk betekende dit een oplopend volume en een oplopende prestatie door kleine schepen in de tweede helft van het jaar, ten koste van grote schepen. In Nederland was dat nog sterker het geval, zij het van kortere duur (zie afbeeldingen). Dit flexibel kunnen insprijnen bij schaarste is een illustratie van de eerder genoemde overflow-functie.

Seizoensinvloeden bij transporten door grote en kleine schepen

Afbeelding 25: Volume en prestatie Frankrijk 2003



Afbeelding 26: Volume en prestatie Nederland 2003



Bron: berekeningen CCR- secretariaat op basis CBS en VNF-data

Synopsis

Sinds 2007 en ook in de drie eerste kwartalen van 2008 was de conjunctuur in de Europese binnenvaart nog zeer goed. Met uitzondering van de aardolie-sector lag in alle overige sectoren de vervoersvraag op een hoog peil en dit samen met door de bank genomen optimale waterstanden. De vrachtprijzen lagen vanwege de grote vraag dan ook meestal op een hoog niveau. Deze goede conjunctuur, die al sinds geruime tijd heerste, heeft een ware golf van investeringen teweeggebracht. Er werden in 2008 bijvoorbeeld meer dan 100 nieuwe motorvrachtschepen op de markt gebracht, en wel uitsluitend grote eenheden. Hierdoor werd een nieuw record gevestigd.

Aan het einde van de zomer van 2008 werden de eerste gevolgen van de economische crisis zichtbaar. De verschillende industrietakken werden niet allemaal even sterk getroffen, maar eind 2008 werd aan de hand van de vervoerde hoeveelheden duidelijk dat met uitzondering van de aardolie- en landbouwproducten alle andere segmenten met dalingen werden geconfronteerd. De instorting van de vervoersvraag leidde tegen het einde van 2008 en ook in de eerste maanden van 2009 bij ononderbroken goede waterstanden tot kelderende vrachtprijzen.

Ondanks een lichte opleving bij het vervoer van containers en van chemische producten in de loop van het voorjaar, is het einde van de crisis momenteel nog niet in zicht.

In de laatste jaren zijn veel nieuwe en zeer productieve scheepseenheden op de markt gebracht. Tegelijkertijd werden er aanzienlijk minder en alleen kleinere eenheden uit de vaart gehaald. Het gevolg is dat de transportcapaciteit op de markt fors is toegenomen. Op korte termijn en in het licht van de momenteel extreem zwakke vervoersvraag is er sprake van een conjuncturele, ernstige overcapaciteit in de drogeladingvaart. De huidige, zeer lage vrachtprijzen, die vaak niet eens voldoende zijn om de bedrijfskosten van de schepen te dekken, zijn een rechtstreeks gevolg daarvan. Onder deze omstandigheden zijn verschillende scheepsexploitanten gedwongen hun schepen vanwege een tekort aan transportopdrachten tijdelijk stil te leggen.

De vrij omvangrijke investeringsgolf in vrijwel alle segmenten van de vloot heeft in bepaalde delen van het bedrijfsleven relatief grote financiële lasten veroorzaakt. De in het gehele segment van de drogelading sterk gedaalde omzet zal de ondernemingen die hun investeringen door kredieten gefinancierd hebben, als de crisis aanhoudt, in moeilijk vaarwater kunnen brengen. Deze duistere vooruitzichten hebben er bij de nationale bedrijfsorganisaties aanleiding toe gegeven, met de desbetreffende banken algemene regelingen voor een soepelere terugbetaling van de kredieten te treffen. Als meerdere binnenvaartondernemingen er niet in slagen het hoofd boven water te houden en van de markt verdwijnen, heeft dit al snel structurele gevolgen voor de markt. Door gedwongen verkoop van schepen in een markt zonder kopers zullen de prijzen van schepen sterk dalen, waardoor jarenlang nieuwbouw en innovatie moeilijk wordt. Toch moet de binnenvaart in staat blijven na het einde van de crisis en bij een herstel van de transportvraag de haar toekomstige plaats naast de andere vervoersdragers in te nemen.

Bijlagen

Bijlage 1

Nieuwbouw: stand eind mei 2009

Scheepstype	2002			2003			2004		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Vr.duwbakken	29	37180		28	78156		14	23636	
totaal	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
Motortanksch.	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Tankduwbakken	2	178		1	1800		3	2427	
totaal	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236
duwboten	2		1276	0		0	1		992
sleeptboten	3		11670	1		279	1		177
totaal	5		12946	1		279	2		1169
Hotelschepen	17		13251	10		7238	5		4021
Dagtochtsch.	9		4834	1		1566	1		662
totaal	26		18085	11		8804	6		4683

Scheepstype	2005			2006			2007		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Vr.duwbakken	12	11401		18	18385		29	54336	
totaal	46	99046	27490	51	112370	26637	64	165991	31460
Motortanksch.	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Tankduwbakken	2	2527		0	0	0	0	0	0
totaal	48	133387	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
duwboten	0		0	0		0	1		0
sleeptboten	0		0	0		0	0		0
totaal	0		0	0		0	1		0
Hotelschepen	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Dagtochtsch.	5		2832	2	1959	2244	1		1570
totaal	10		9112	6		5430	3		3386

Scheepstype	2008			2009 (5 maanden)					
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW			
Motorvrachtschepen	68	226750	92944	18	54968	25540			
Vr.duwbakken	38	70260		1	2301				
totaal	106	297010	92944	19	57269	25540			
Motortanksch.	47	117500	31870	11	18453	7441			
Tankduwbakken	0	0		0	0				
totaal	47	117500	31870	11	18453	7441			
duwboten	3		1684	1					
sleepboten	3		0	0		0			
totaal	6		1684	1		0			
Hotelschepen	3		5092	4		2988			
Dagtochtsch.	6		3092						
totaal	9		8184	4		2988			

Bron: IVR en secretariaat van de CCR

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.

Elektrostaalproces: een methode van staalproductie waarbij schroot onder stroomgeleiding omgesmolten en tot nieuw staal omgezet wordt.
Dalvaart: vaart stroomafwaarts;

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

Drogladinglaadruimte: 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.

Econometrie: economische methode waarbij de relatie tussen meerdere grootheden (bijv. importvolumes, staalproductie etc) met statistieken en modellen zo nauwkeurig mogelijk worden herleid. Deze schattingen dienen weer als input voor prognoses.

Oxystaalproces: een methode van staalproductie waarbij ruw ijzer onder toevoeging van de belangrijkste grondstoffen cokeskolen en ijzererts in een hoogoven geproduceerd wordt. Uit het ruwe ijzer wordt na verschillende zuiveringslagen (injectie van zuurstof e.d.) ruw staal gevormd.

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

Bronnen:

Internationale Organisaties

EUROSTAT

ECMT

DONAUCOMMISSIE

MOEZELCOMMISSIE

Nationale overheidsinstanties

Statistisches Bundesamt (Duitsland)

Statistikamt Nord (Duitsland / Hamburg)

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)

Privaatrechtelijke organisaties

Arbeitgeberverband der Deutschen Binnenschifffahrt (ADB)

Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)

NEA Consulting

P J K International b.v.

IG River Advice, Bazel

Planco

Binnenvaartorganisaties

IVR

CBRB

EBU

ESO

VBW

Bedrijfsfederaties

Mineralölwirtschaftsverband (MWW)

BDI

CEFIC

EUROFER

Fédération française de l'acier

Fertilizer Industrie Union

Hauptverband der deutschen Bauindustrie

International Iron and Steel Institute

Verein der deutschen Kohleimporteure

Verband Chemische Industrie (VCI)
Wirtschaftsvereinigung Stahl

Havens

Antwerpen
Rotterdam
Amsterdam
Hamburg
Bremen
Gent
Zeebrugge
Le Havre
Wilhelmshafen
Marseille

Met medewerking van:

Deskundigengroep

Dhr. SPITZER (EBU)
Dhr. KAMPHAUS (EBU)
Dhr. VELDMAN (OEB)
Dhr. GIERKE (BAG)

Europese Commissie:

Dhr. DIETER (Administrateur)

Designer:

Bitfactory
Willem Buytewechstraat 40
NL-3024 BN Rotterdam

Secretariaat van de CCR:

Dhr. VAN DER WERF (Projectleider)
Dhr. WEBER (Administratief medewerker)
Dhr. KRIEDEL (Econometrist)
Mw. GEROLT (Secretariaat)
Dhr. LAUGEL (Druk)

Contact: jp.weber@ccr-zkr.org

Impressum: Juni 2009

Uitgegeven door het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
Secretariaat: 2, place de la République 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN 2070-674X



Centrale Commissie voor de Rijnvaart



Europese Commissie Directoraat-generaal Energie en Vervoer