

EUROPESE BINNENVAART

Marktobservatie

2010

2



Marktobservatie 12

Conjunctuuranalyse herfst 2010

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, haar diensten of van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart met betrekking tot dit onderwerp.

December 2010

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord

Thematisch gedeelte 1: Arbeidsmarkt

Thematisch gedeelte 2: Donaumarkt

Deel 1: De vervoersvraag in de herfst van 2010 en vooruitzichten voor 2011

- I. **Situatie en prognoses met betrekking tot de wereldeconomie**
- II. **Vervoersvraag naar economische sector**
 - 2.1 Landbouwproducten
 - 2.2 IJzer- en staalindustrie
 - 2.3 Vaste minerale brandstoffen
 - 2.4 Bouwmaterialen
 - 2.5 Chemische producten
 - 2.6 Aardolieproducten
 - 2.7 Containers
- III. **Vraag in de passagiersvaart**

Deel 2: Verhouding tussen vervoersaanbod en -vraag

Inleiding

- I. **Ontwikkeling van de vloot: nieuwe vaartuigen**
 - 1. Laadruimte in de drogeladingvaart
 - 2. Laadruimte in de tankvaart
 - 3. Passagiersschepen
- II. **Benutting van de beschikbare laadcapaciteiten**
 - 1. Laadruimte in de drogeladingvaart
 - 2. Tanklaadruimte

Deel 3: Situatie van de binnenvaartondernemingen

(2009 en eerste helft 2010)

Inleiding

I. Ontwikkeling van de bedrijfsactiviteiten

1. Drogeladingvaart
2. Tankvaart
3. Invloed van de waterstanden

II. Ontwikkeling van de kosten

1. Algemene kostenontwikkeling
2. Brandstof
3. Personeelskosten
4. Onderhoudskosten
5. Financiering en financieringskosten
6. Verzekeringen

Conclusie

Samenvatting en vooruitzichten

Bijlagen

Nieuwe schepen

Glossarium

Bronvermelding

VOORWOORD

Met deze editie van de Marktobservatie voor de Europese binnenvaart kon een wezenlijke stap gezet worden in de richting van een meer Europese dimensie. Hoewel nog niet in alle opzichten volledig, wordt een eerste 'inkijk' in de Donauscheepvaart gegeven vanuit een schets van de vervoersstromen op de bovenloop en in de Donau-delta. Daarbij is getracht de kern van de vervoersrelaties te identificeren, zoals die van de aan- en afvoer van grondstoffen en producten van grote industrieën en de landbouw, mede gezien vanuit de centrale plaats die de zeehavens innemen voor het ontwikkelen van het vervoer over binnenwateren. Voor een vervoersmarkt met een groot potentieel -gelet op de capaciteit van de vaarweg- is het van bijzonder belang juist dit kernnetwerk van vervoersrelaties te volgen omdat het, meer dan met abstracte, kwalitatieve beschouwingen mogelijk is, in staat stelt het comparatieve voordeel van het vervoer over water voor het betreffende gebied in beeld te brengen, maar ook mogelijke zwakten in dat netwerk aan te geven.

Verder is opnieuw aandacht besteed aan de arbeidsmarkt. In het vlak van de personeelsvoorziening kunnen enkele belangrijke vraagstukken worden aangeduid. Zo is de vergrijzing, en daarmee verbonden de opvolging binnen de groepering van de particuliere ondernemers een aandachtspunt. Daarnaast vraagt de internationalisering –of zelfs de mondialisering- van de arbeidsmarkt van de binnenvaart om aandacht waar het gaat om de randvoorwaarden ten aanzien van opleiding en vereiste vakcompetenties, werk- en leefomstandigheden, arbeidsverhoudingen en dergelijke. In het tweede themabericht over dit onderwerp kon voor de grootste binnenvaartlanden (gemeten naar het aantal werkzame personen in de binnenvaart) aanvullende kwalitatieve en kwantitatieve informatie worden gepresenteerd.

De ontwikkeling van de sectorale economie blijft echter de 'plat de résistance' van deze marktobservatie. Vraag en aanbod op de markt van het vervoer over water staan daarin centraal. De eerder geuite verwachtingen ten aanzien van een herstel van de vraag lijken zich te hebben bewaarheid, waarmee niet gezegd wil zijn dat de crisis grotendeels achter ons ligt. Onzekerheid blijft troef en er zijn, naast over het algemeen positief scorende indicatoren als industriële ontwikkeling en consumentenvertrouwen –in het bijzonder in het voor de binnenvaart centrale land Duitsland- nog voldoende dreigingen om voor de middellange termijn althans

uiterste voorzichtigheid te betrachten. Niet vergeten mag worden dat de crisis in de financiële wereld is gestart en dat juist in die wereld de stabiliteit nog ver weg lijkt. Zowel incidentele factoren, zoals de schuldenpositie van enkele (EU-)landen en structurele, zoals grote verschillen tussen de belangrijkste economieën binnen de Euro-zone, alsmede de druk die van de valutamarkt komt, liggen daaraan ten grondslag.

Desondanks is het herstel in de sector van de binnenvaart manifest. Het vervoerde volume is in de meeste segmenten weer toegenomen en al is het niveau van 2007 nog niet geëvenaard, er is althans in de droge lading weer een opgaande beweging waar te nemen bij de vrachten. In het licht van deze ontwikkeling lijkt de discussie over crisismaatregelen in de droge lading enigszins naar de achtergrond gedrongen.

Het feit dat in de tankvaart de vrachten zich al enige tijd onveranderd op een dieptepunt bewegen, toont eens de meer aan dat deze sector –althans voor wat betreft het grote segment van de minerale producten- een eigen economische ontwikkeling kent die minder door de algemene economie dan door interne factoren wordt bepaald. Een structureel stagnerende vervoersvraag, alsmede de verandering in de samenstelling van de vloot zijn hier de belangrijkste aspecten.

Thematisch gedeelte 1

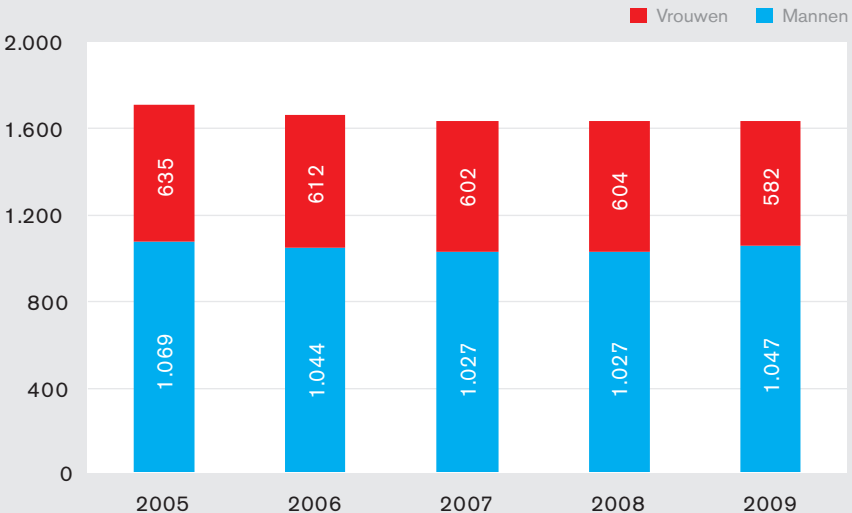
Arbeidsmarkt

België

In België zijn de gegevens over het aantal zelfstandige binnenschippers beschikbaar bij het Rijksinstituut voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen (INASTI in het Frans, RSVZ in het Nederlands). Het RSVZ telt alle zelfstandigen die in België of in het buitenland wonen en hun beroepsactiviteit in België uitoefenen. De cijfers van de sociaal verzekerde werknemers daarentegen stammen van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (ONSS in het Frans, RSZ in het Nederlands).

Het aantal zelfstandigen in de Belgische binnenvaart is hoger dan het aantal werknemers in dienstverband. Dit werd reeds in de Marktobservatie 2009-1 vastgesteld. De algemene werkgelegenheidstrend was tussen 1994 en 2007 negatief, maar in de laatste drie jaar zijn er amper dalingen geweest. In 2009, zowel als in 2007 werden er 1.629 zelfstandigen geteld. In 2008 werden er 1.627 zelfstandigen geteld.¹

Afbeelding 1: Ontwikkeling van het aantal zelfstandige binnenschippers in België



Bron: INASTI / RSVZ

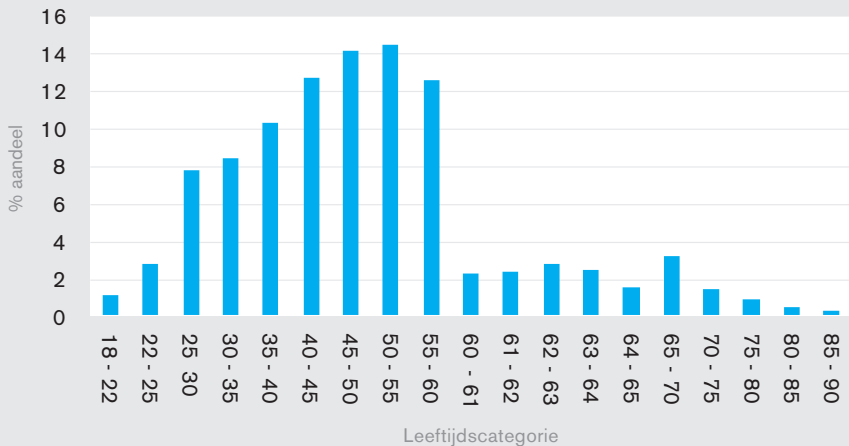
1 Bron: INASTI

Met een aandeel van zo'n 36% is het aandeel vrouwen bij de zelfstandige binnenschippers heel hoog. Daaruit kan geconcludeerd worden, dat de arbeidsvorm van meehelpende gezinsleden veel voorkomt.²

Bijna 6% van de Belgische zelfstandige binnenschippers waren op 31 december 2009 ook na het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd verder in hun onderneming actief. Dit aandeel, hoe klein dan ook, is in de laatste jaren onafgebroken gestegen. Dit kan eventueel te wijten zijn aan het tekort aan jonge instroom in de Belgische binnenvaart. De onderstaande afbeelding toont een gedetailleerde leeftijdsverdeling van Belgische zelfstandigen.

De leeftijdscategorieën van 45 tot 50 jaar en van 50 tot 55 jaar kwamen beide met rond 14% het meest voor. Het aandeel 50-plussers en 65-plussers bedraagt respectievelijk 43,5% en 6%. Dit percentage ligt aanzienlijk hoger dan bij werknemers in dienstverband (31,2%). Zodoende is de leeftijdsstructuur bij zelfstandigen ongunstiger dan bij niet-zelfstandigen.

Afbeelding 2: Leeftijdsverdeling van zelfstandige binnenschippers in België (%)



Bron: INASTI / RSVZ

² Vanaf 2003 worden meehelpende gezinsleden (meestal de echtgenote van de schipper) meegeteld bij de registratie van het aantal zelfstandigen.

De volgende tabel toont de regionale verdeling van Belgische zelfstandigen naar provincie. Antwerpen heeft het hoogste aandeel, gevolgd van Oost-Vlaanderen. Henegouwen maakt deel uit van Wallonië en ligt aan de Franse grens. Eind 2009 woonden 54 Belgische zelfstandigen in het buitenland, terwijl ze in België actief waren.

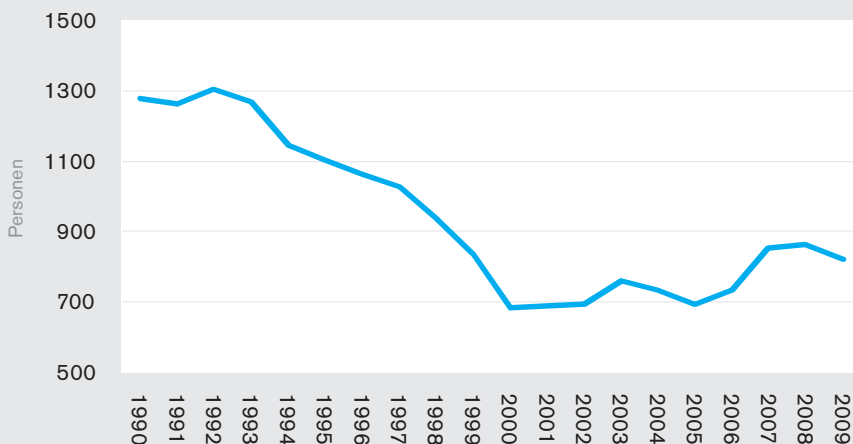
Tabel 1: Aantal zelfstandige binnenschippers in België volgens woonplaats 2009

Provincie	Aantal zelfstandigen
Antwerpen	667
Oost-Vlaanderen	295
Henegouwen	270
West-Vlaanderen	200
Luik	73
Buitenland	54
Limburg	38
Namen	15
Vlaams-Brabant	14
Waals-Brabant	2
Luxemburg	1
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	-

Bron: INASTI / RSVZ

Het aantal zelfstandigen is tussen 2007 en 2009 min of meer stabiel gebleven. Het aantal sociaal verzekerde werknemers in België is in dezelfde periode licht teruggelopen. Toch is er sinds het begin van het huidige decennium een stijgende trend vast te stellen (zie afbeelding).

Afbeelding 3: Sociaal verzekerde werknemers in de Belgische binnenvaart



Bron: ONSS / RSZ

Samenvattend levert dit voor de totale werkgelegenheid in de Belgische binnenvaart de volgende tabel op:

Tabel 2: Totale werkgelegenheid in de Belgische binnenvaart naar werkgelegenheidscategorie

Jaar	Zelfstandigen	Werknemers in dienstverband	Totaal
2005	1704	690	2394
2006	1656	727	2383
2007	1629	845	2474
2008	1631	860	2491
2009	1629	817	2446

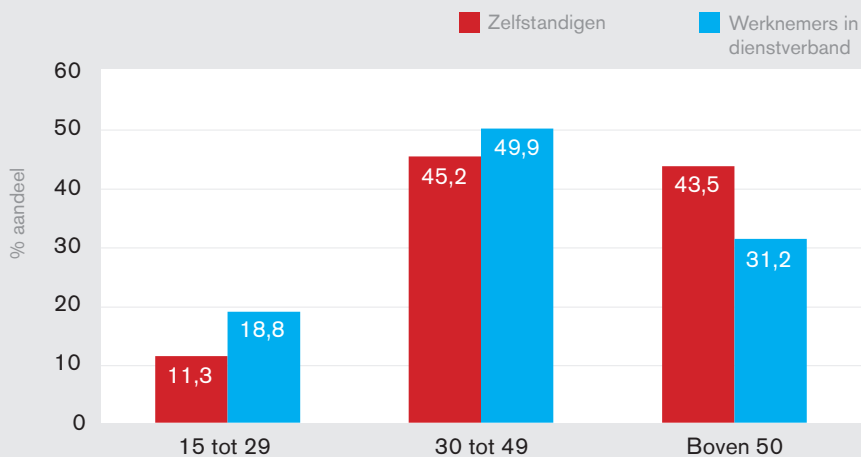
Bron: Berekeningen van het secretariaat van de CCR, op basis van: INASTI / RSVZ en ONSS / RSZ

In dit opzicht is de totale werkgelegenheid in 2009 licht teruggelopen (2%), terwijl deze tussen 2006 en 2008 met 4,5% was gestegen. De afname in 2009 valt samen met de economische crisis in de scheepvaart. De daaraan voorafgaande

stijging weerspiegelt de hoogconjunctuur en de toenemende vraag naar vervoer in deze periode.

De leeftijdsstructuur en het aandeel vrouwen verschilt duidelijk tussen zelfstandigen en werknemers.

Afbeelding 4: Vergelijking van de leeftijdsstructuur van werknemers en zelfstandige binnenschippers in de Belgische binnenvaart (2009)



Bron: Berekeningen van het secretariaat van de CCR, op basis van: INASTI / RSVZ en ONSS / RSZ

Op die manier treedt de veroudering bij zelfstandigen in vergelijking met werknemers nog duidelijker op de voorgrond. Dit stelt de problematiek van de opvolging binnen de onderneming in de Belgische binnenvaart, net zoals in het Duitse bedrijfsleven (zie volgende alinea), aan de orde.

Hier mag echter niet worden vergeten dat de bovenstaande afbeelding in zekere zin een vertekend beeld geeft door het feit dat zelfstandigen uit een andere beroeps-categorie vaak ouder zijn dan werknemers in dienstverband. Om schipper te worden, is er meer beroepservaring vereist. De bovengenoemde indicaties in het kader van de discussies over de vergroting van de instroom van jongeren mogen echter niet buiten beschouwing gelaten worden.

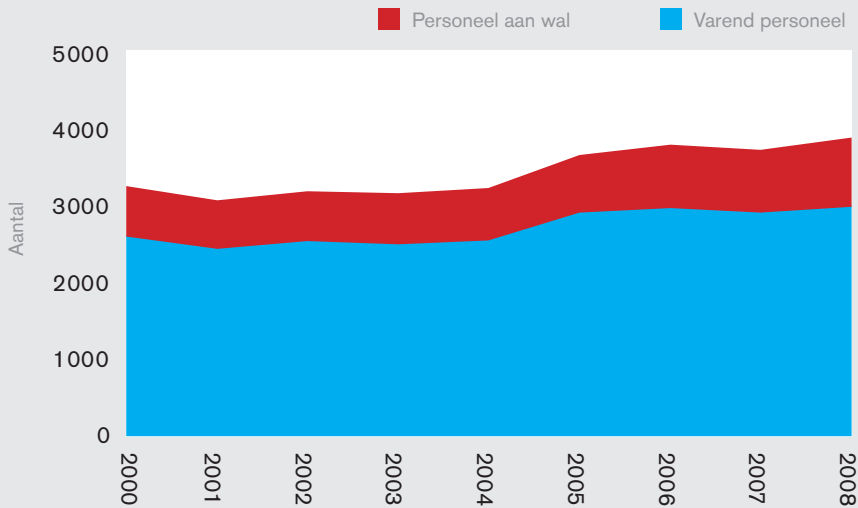
Het vrouwenaandeel lag bij de werknemers tegen eind 2009 bij 4,6%. Dit is aanzienlijk minder dan bij de zelfstandigen, waar het aandeel bij 36% lag.

Duitsland

Zoals reeds in de Marktobservatie 2009-1 werd vastgesteld, vertoont het Duitse binnenvaartbedrijfsleven sinds begin van het huidige decennium een stagnerende werkgelegenheidssituatie. Deze stagnatie is te wijten aan twee trends, die elkaar neutraliseren: een stijgende werkgelegenheid in de passagiersvaart en een dalende ontwikkeling in de goederenvaart.

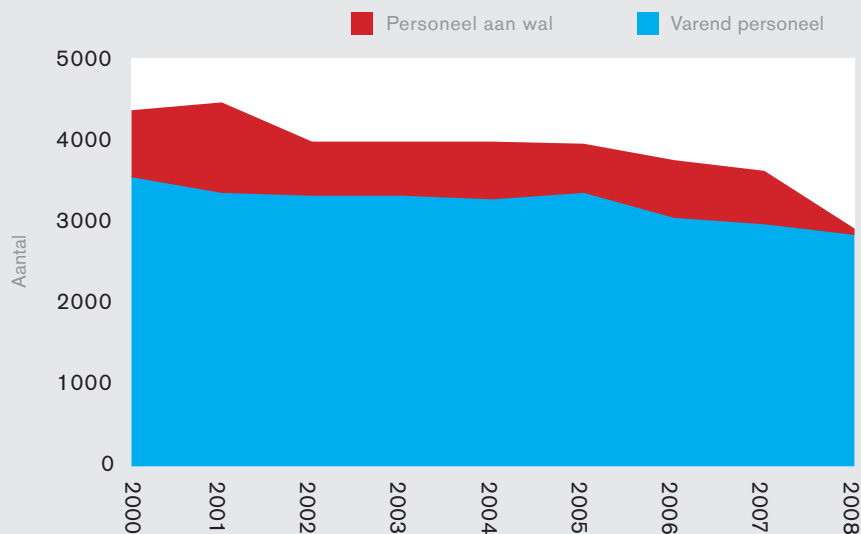
Sinds 2006 is de werkgelegenheid in de passagiersvaart groter dan in de goederenvaart. Het aandeel varend personeel is in de passagiersvaart enigszins kleiner dan in de goederenvaart. In de periode tussen 2000 en 2008 liep dit percentage in de passagiersvaart gemiddeld op tot 78,6%, terwijl het in de goederenvaart gemiddeld bij 83,3% lag.

Afbeelding 5: Werkgelegenheid in de passagiersvaart in Duitsland



Bron: destatis

Afbeelding 6: Werkgelegenheid in de goederenvaart in Duitsland



Bron: destatis. Voor het jaar 2008 werd voor ondernemingen beschikkend over een ladingcapaciteit van meer dan 10.000 ton geen opgave van walpersoneel gedaan.

De volgende tabel geeft de cijfers voor beide segmenten vanaf 2001 weer.

Tabel 3: Totale werkgelegenheid, alsmede werkgelegenheid in segmenten van de Duitse binnenvaart

Jaar	Totaal	Goederenvaart	Passagiersvaart
2001	7556	4482	3074
2002	7689	3997	3189
2003	7690	4003	3167
2004	7612	4003	3229
2005	8116	3977	3669
2006	7960	3769	3800
2007	7812	3644	3731
2008	7628	2928	3900

Bron: Destatis, BAG

Een verdere analyse van de werkgelegenheid kan met behulp van de statistiek van de sociaal verzekerde werknemers geschetst worden. Deze analyse is niet mogelijk voor het totaal aantal werknemers omdat deze informatie niet ter beschikking staat. Aan de hand van de sociaal verzekeringsplichtige werknemers kunnen verschillende structurele kenmerken worden onderzocht (leeftijdsstructuur, werkloosheid, opleidingsachtergrond, werkgelegenheid naar economische branches, inkomstverhoudingen, aandeel buitenlanders, absentisme, enz.).

De werkgelegenheid kan per kwartaal worden berekend. Dit kan uitsluitend geven over de seizoengebonden werkgelegenheidsstructuren. Er moet op de koop toe worden genomen dat zelfstandigen, een belangrijke groep in de binnenvaart, geen deel uitmaken van de sociaal verzekerde werknemers. Ook werknemers met een mini-job worden niet meegeteld, wat echter minder zwaarwegend is omdat ze niet zeer breed vertegenwoordigd zijn in het bedrijfsleven.

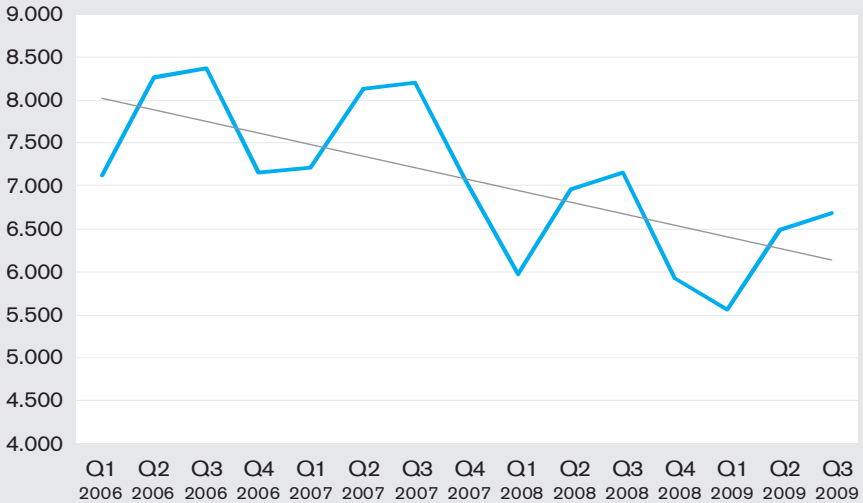
De volgende structurele kenmerken verwijzen bijgevolg alleen naar de sociaal verzekeringsplichtige werknemers in de binnenvaart.

De werkgelegenheidssituatie per kwartaal vertoont over het gehele jaar een tamelijk vast patroon. In het vierde en het eerste kwartaal, m.a.w. in de tijd tussen het late najaar en het einde van de winter, is de werkgelegenheid laag. Van de lente tot en met de zomer stijgt de werkgelegenheid geleidelijk aan en bereikt tussen juli en september een hoogtepunt. Een dergelijk patroon kan gedeeltelijk verklaard worden met het seizoen voor de passagiersvaart. Het seizoen eindigt in de herfst en dat zou uitwerkingen kunnen hebben op de werkgelegenheid van het hotel- en het nautisch personeel.³

Uit de afbeelding valt eveneens af te leiden, dat de werkgelegenheidstrend onafhankelijk van de seizoengebonden schommelingen in de laatste jaren over het algemeen negatief was.

³ *Zie: BAG (2009), Monitoring der Arbeitsbedingungen im Güterverkehr und Logistik 2009-1, S. 72; gepubliceerd in Juli 2009.*

Abbeelding 7: Seizoengebonden schommelingen en werkgelegenheidstrend in de Duitse binnenvaart



Bron: Bundesagentur für Arbeit; Q1 = 31.03.; Q2 = 30.06.; Q3 = 30.09.; Q4 = 31.12. van het desbetreffende jaar

Aangaande de leeftijdsstructuur werd in de Marktobservatie 2009-1 reeds vastgesteld, dat in 2008 circa 40% van de werknemers in de Duitse binnenvaart in de leeftijdscategorie van 50 tot 65 vallen. Voor het jaar 2009 ligt deze waarde enigszins hoger bij 40,5%.

Tabel 4: Leeftijdsstructuur (in%) van sociaal verzekerde werknemers in de Duitse binnenvaart

	1999	2001	2003	2005	2007	2009
< 25	3,4	4,3	5,7	4,7	4,6	4,9
25 tot < 35	19,7	16,9	16,8	15,4	13,7	13,1
35 tot < 50	39,5	41,4	41,7	42,8	42,5	41,4
> 50	37,4	37,4	35,9	37,1	39,1	40,5

Bron: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung IAB

Er zijn aanwijzingen van het bedrijfsleven, dat de leeftijdsstructuur bij zelfstandigen minstens even duidelijk op de voorgrond komt te staan als bij werknemers in dienstverband. Vele schippers gaan namelijk binnenkort met pensioen.⁴ Het aandeel vrouwen ligt sinds een aantal jaren vrijwel constant bij 9%. Dit percentage wordt eveneens bereikt bij het aandeel jongeren momenteel in opleiding.

Het aandeel buitenlanders in de Duitse binnenvaart is in de loop van enkele jaren gestegen. In 2009 lag het bij 20%.⁵ Daarbij mag niet vergeten worden, dat het aandeel buitenlanders bij de passagiers- en de goederenvaart sterk verschilt. Over het hele jaar 2009 gerekend, lag dit aandeel in de passagiersvaart bij 9% tegenover 27,6% in de goederenvaart. Bij de goederenvaart ligt het dus een flink stuk hoger dan bij de passagiersvaart.

Een indicator die tot dusver niet werd onderzocht is de werkloosheid onder binnenschippers. Hiervoor zijn gegevens uit de beroepsstatistieken beschikbaar. Alle personen die een opleiding tot binnenschipper volgen worden daarvoor, onafhankelijk van de economische sector waarin ze werken, onderzocht.⁶ In 2009 waren slechts 66% van alle personen die een opleiding volgden tot binnenschipper actief in de verkeerssector. 18,7% werkte in overheidssector en 8% in de industriële sector. Het resterende percentage is verdeeld over de handelssector (2,5%), de bouwsector (2,6%) en enkele bijkomende economische sectoren.

Het werkloosheidspercentage van personen die een opleiding volgen tot binnenschipper lag in 2009 bij 3,4%. Dit percentage is sinds 2000, toen het nog bij 8,5% lag, steeds verder gedaald. Deze daling kan grotendeels verklaard worden door het toenemende tekort aan personeel in de binnenvaart. De economische crisis heeft de trend van dalende werkloosheid enigszins beïnvloed.

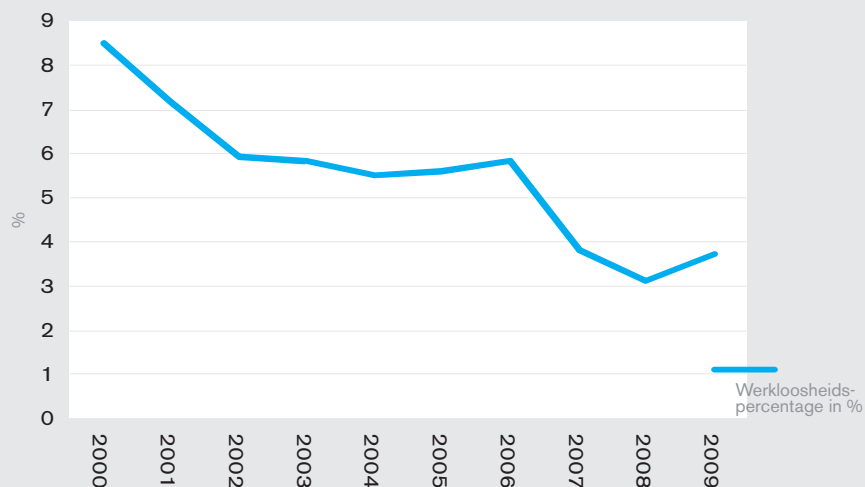
4 Zie het krantenartikel „Uns geh'n die Matrosen aus“, dat de atmosfeer in het Neder-Frankische bedrijfsleven beschrijft. Verschenen in: Main-Netz op 14.09.2010.

5 Bron: Bundesagentur für Arbeit: Berekeningen van de CCR per 31.12.2009.

6 Bron: IAB. Op die manier verschilt de beroepsstatistiek van de werkgelegenheidsstatistiek naar marktsegmenten, die de basis was voor alle voorafgaande analyses.

In 2009 werd er namelijk een lichte stijging van 0,4% geboekt. Het feit dat deze stijging gematigd was, kan te wijten zijn aan verzachtende maatregelen. In fasen met een beperkt aantal opdrachten werden de overuren verminderd, de schepen voor onderhoud weggestuurd, of werd aan het personeel tijdelijk verlof verleend. Ook de verkorte werktijdenregeling heeft – hoofdzakelijk bij rederijen – de werkgelegenheid veilig gesteld.

Afbeelding 8: Werkloosheidspercentage in de Duitse binnenvaart*



*Bron: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung IAB; * op basis van personen die een opleiding volgen tot binnenschipper, havenschipper, schuitenvoerder, inclusief buitenlands personeel.*

Bij het buitenlands personeel dat in Duitsland woont en een opleiding volgt tot binnenschipper ligt het werkloosheidspercentage echter boven het gemiddelde bij 9% in 2009 en bij 7,5% in het voorafgaande jaar.

Uit de cijfers blijkt dat het werkloosheidspercentage bij de oudere binnenschippers (50 of ouder) niet boven het gemiddelde, maar exact op het gemiddelde ligt.⁷ Bij de leeftijdscategorie van 35 tot 50 ligt het zelfs onder het gemiddelde. Bij de jongere werknemers, hoofdzakelijk bij de leeftijdscategorie onder de 25, ligt dit percentage ver boven het gemiddelde. De laatstgenoemde leeftijdscategorie heeft een aandeel van 5% werknemers, maar het aandeel werkloze binnenschippers ligt bij 10,5% dubbel zo hoog.

Verwijzingen naar lichamelijke belastingen waaraan binnenschippers zijn blootgesteld, zijn beschikbaar in de statistieken van de ziekenfondsen. Volgens een bericht van het Bundesverband der Betriebskrankenkassen (BKK) ligt het aantal dagen arbeidsongeschiktheid bij binnenschippers duidelijk boven het gemiddelde van alle beroepscategorieën.

Binnenschippers waren met 22,4 dagen per lid even vaak arbeidsongeschikt als dekpersoneel in de zeescheepvaart, kraanmachinisten, bosarbeiders en onderhoudswerkers aan treinsporen. Het gemiddelde van arbeidsongeschiktheidsdagen in alle beroepscategorieën bedroeg in 2008 12,1 dagen.⁸ In totaal kwamen de binnenschippers in vergelijking met 312 andere beroepen op plaats 13 te staan.

De opleidingsactiviteiten in het Duitse bedrijfsleven, die vanaf het begin van het huidige decennium gestegen waren, bevinden zich nog steeds op een hoog niveau maar zijn in 2009, in vergelijking met de twee vorige jaren, licht afgenomen. Het aantal bezette plaatsen in Duitse binnenvaartopleidingen in 2009 (153) is in vergelijking met het vorige decennium tamelijk hoog, maar iets lager dan in 2008 en in 2007.

Het aantal examenkandidaten in 2008 van 169 is in 2009 naar 116 personen gedaald. Ook het aantal leerlingen dat het examen heeft gehaald is gedaald.⁹ Het

7 *Het aandeel werkloze binnenschippers in deze leeftijdscategorie komt precies overeen met het aandeel van alle werknemers in de binnenvaart uit dezelfde leeftijdscategorie (40%).*

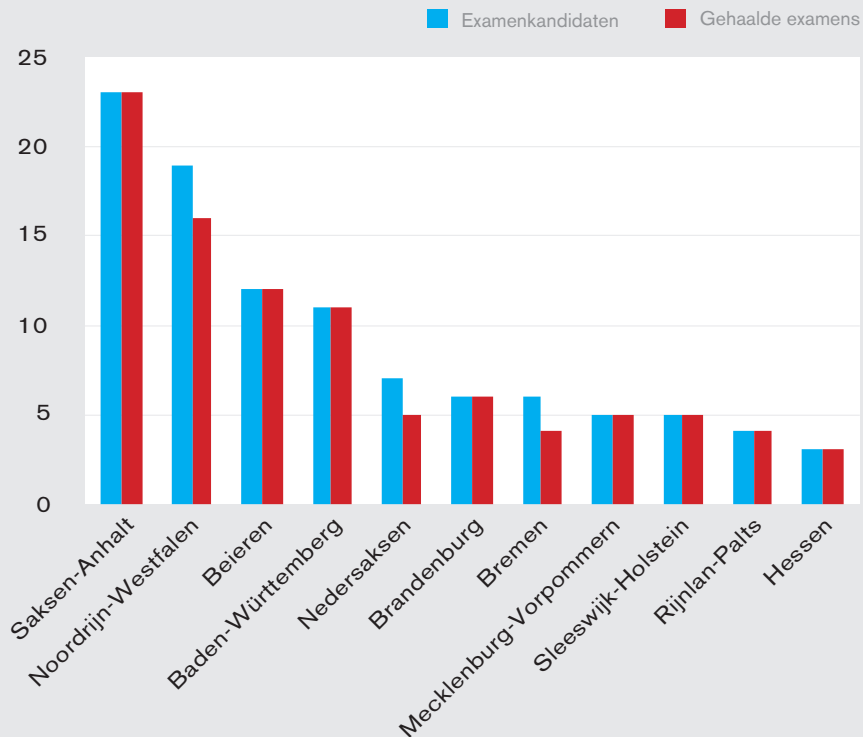
8 *Bron: arbeidsongeschiktheid naar beroepen, BKK Bundesverband*

9 *Bron: DIHK; Arbeitgeberverband der Binnenschifffahrt*

aantal personen dat met succes het examen voor binnenschipper heeft afgelegd, was in de zomer van 2009 per Duitse deelstaat duidelijk verschillend.

Per jaar worden twee examens georganiseerd, één in de zomer en één in de winter. Voor de zomer van 2009 waren per Duitse deelstaat de volgende examenstatistieken vast te stellen: In Saksen-Anhalt, waar zich één van de twee opleidingsinstituten voor de binnenvaart in Duitsland bevindt, werden de meeste examens gehaald.

Afbeelding 9: Examenkandidaten en gehaalde examens in de zomer van 2009 voor de opleiding tot binnenschipper in Duitsland

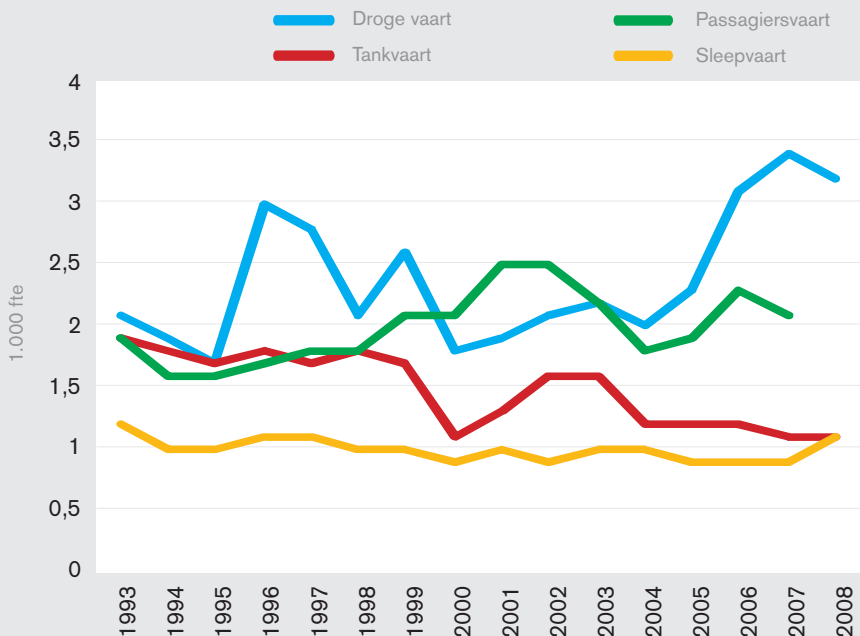


Bron: IHK Magdeburg; nationale examenstatistieken van de Industrie- und Handelskammern;
Opmerking: In Berlijn, Hamburg, Saksen, Thüringen en het Saarland waren er geen examenkandidaten

Nederland

De werkgelegenheidssituatie in de Nederlandse binnenvaart vertoont relatief grote schommelingen. Over het algemeen vertoont de periode vanaf 1993 een licht stijgende trend. Deze wordt in de eerste plaats bepaald door de stijging in het domein van de drogevaart, die zich hoofdzakelijk vanaf 2004 sterk voordoet (zie afbeelding). Ook in de passagiersvaart kunnen er stijgingen worden vastgesteld. In de tankvaart daarentegen wordt een daling van de werkgelegenheid vastgesteld.

Afbeelding 10: Werkgelegenheid in de Nederlandse binnenvaart naar marktsegmenten



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek; op basis van fte

Het Centraal Bureau voor de Statistiek in Nederland maakt een onderscheid tussen het totaal aantal werknemers en het aantal fte. Een voltijdse baan stemt overeen met een voltijdequivalent (fte). Een deeltijd baan stemt echter alleen met een half

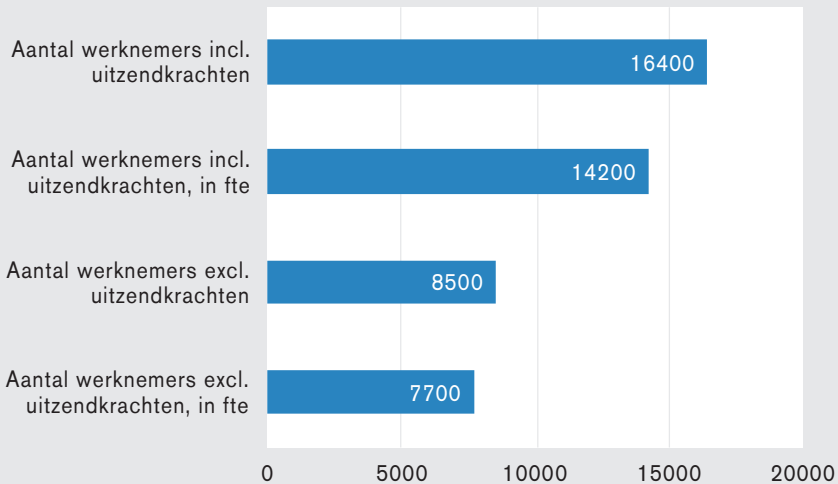
voltijdequivalent overeen. Op die manier moeten twee deeltijdbanen worden opgeteld voor een voltijdequivalent.

De werkgelegenheid in de bovenstaande afbeelding is op basis van voltijdequivalenten berekend en is op die manier lager dan het totaal aantal, dat in de Nederlandse binnenvaart werkt. In 2008 waren er in totaal 8.500 werknemers, waaronder talrijke deeltijdwerknemers, terwijl er maar 7.700 voltijdequivalenten waren.

De werkgelegenheid stijgt nogmaals wanneer ook uitzendkrachten worden meegeteld. Volgens deze berekening waren er 16.400 werknemers in 2008. Wanneer men de uitzendkrachten omrekent naar voltijdequivalenten, waren er 14.200 banen voorhanden.

¹⁰ De volgende afbeelding vat de bovengenoemde getallen noch eens samen:

Afbeelding 11: Werkgelegenheid in de Nederlandse binnenvaart naar werkgelegenheidssoort in 2008



Bron: CBS

10 Bron: CBS

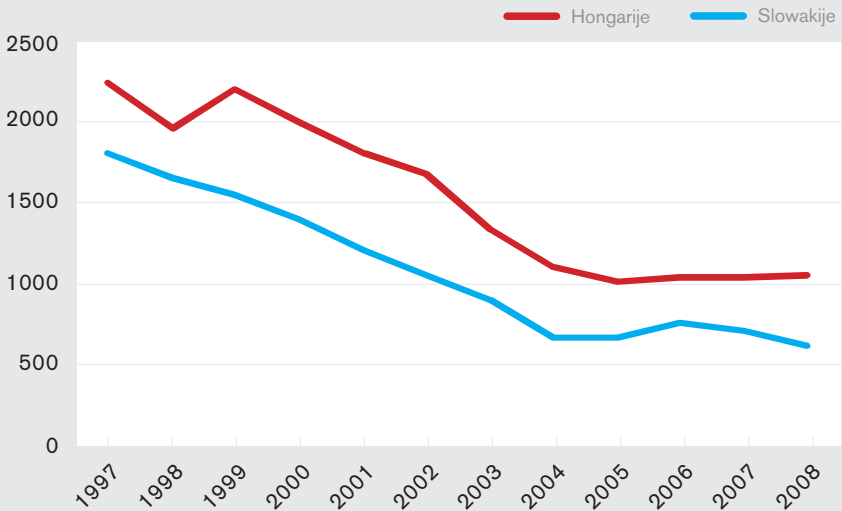
In 2008 liep de totale werkgelegenheid (voltijdsequivalent) met 200 banen tegenover het vorige jaar op tot 7.700 banen. Dit was toe te schrijven aan een stijging in de sleep- en duwvaart. Voor de tankvaart veranderde er niets en in de drogevaart vond een daling plaats. Er was geen informatie beschikbaar voor de passagiersvaart.

Het aandeel vrouwen in de gehele Nederlandse binnenvaart bedraagt 18%. Dit aandeel is, aannemende dat de rekenmethoden vergelijkbaar zijn, dubbel zo groot als in de Duitse binnenvaart en hangt vermoedelijk samen met het grotere aantal meehelpende gezinsleden (vaak echtgenotes van zelfstandige binnenschippers).

Slowakije, Hongarije en Roemenië

De werkgelegenheidstrend in Slowakije en Hongarije is vanaf eind jaren '90 tot en met het midden van het huidige decennium afgenomen. Sindsdien heeft de situatie zich gestabiliseerd en is het werkgelegenheidsniveau vanaf 2005 nauwelijks nog gedaald.

Afbeelding 12: Totale werkgelegenheid in de binnenvaart in Hongarije en Slowakije



Bronnen: Eurostat (Slowakije, Hongarije vóór 2000), Hongaars centraal bureau voor de statistiek (Hongarije vanaf 2000)

Het Roemeens Bureau voor de Statistiek stelt de volgende informatie over de arbeidsmarkt van de binnenvaart ter beschikking.

Tabel 5: Kengetallen van de arbeidsmarkt in de Roemeense binnenvaart

	2008	2009
Aantal ondernemingen	112	104
Aantal werknemers*	2.067	2.112
Gemiddeld aantal werknemers per onderneming	18,4	20,3
Personele kosten (milj. Lei)	61,4	n.a

*Bron: Roemeens Bureau voor de Statistiek; * gemiddelde per jaar*

De werkgelegenheid in Roemenië is dubbel zo hoog als in Hongarije. Het aantal ondernemingen is in het 'crisisjaar' duidelijk gedaald. De werkgelegenheid is echter verhoogd. Een reden daarvoor zou kunnen zijn dat vooral kleine ondernemingen uit de markt zijn gestapt en de werknemers van deze kleine ondernemingen werk hebben gevonden in de overblijvende ondernemingen. Dergelijke scenario's kunnen althans ook in West-Europa worden vastgesteld.

De inkomstverhoudingen in de Europese binnenvaart zijn verschillen duidelijk per regio. Volgens de gegevens uit het Hongaarse scheepvaartbedrijfsleven trekken talrijke Hongaarse binnenschippers om deze reden naar West-Europa. Ze kunnen er voor een hoger loon werken dan in hun thuisland. Anderzijds werken in Hongarije zelf talrijke schippers uit Roemenië.

De binnenschippers uit Moldavië gaan op basis van hun kennis van het Russisch overwegend naar Oekraïne, terwijl hun collega's uit Roemenië hoofdzakelijk naar Hongarije, Duitsland en Nederland trekken. Om die reden kan voor de Neder-Donau een tekort aan geschoold personeel worden vastgesteld. Het wordt daarom steeds moeilijker voltallige bemanningen samen te stellen. Dit 'brain-drain'-fenomeen komt in Moldavië veel sterker tot uiting dan in Roemenië.

Volgens de gegevens van de Hongaarse overheidsdienst voor arbeidsbemiddeling waren op de teldatum 30 juni 2010 exact 400 buitenlandse personen werkzaam. Het merendeel van de buitenlandse werknemers komt waarschijnlijk uit Roemenië. Deze 400 personen verrichten grotendeels ook activiteiten aan wal, zoals de exploitatie van haven- en kadefaciliteiten, aanlegplaatsen, sluizen en vuurtorens. De volgende tabel toont een precieze indeling van de buitenlandse werknemers:

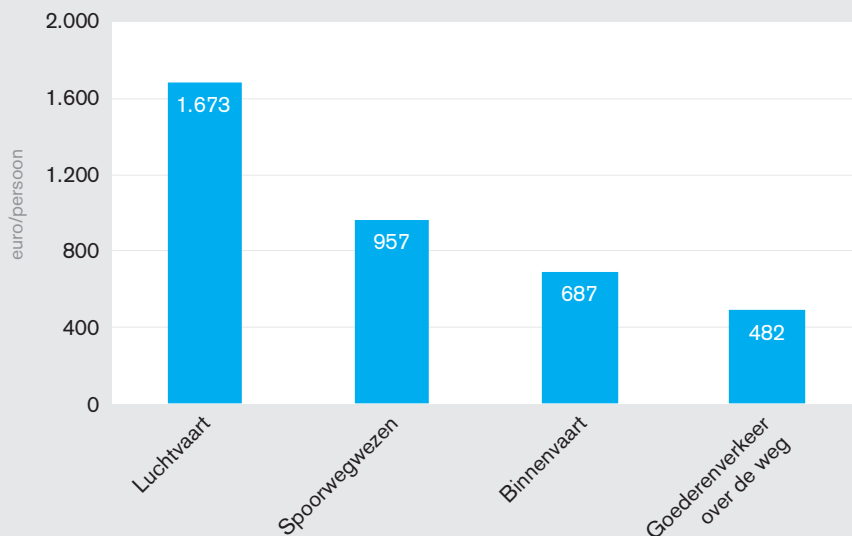
Tabel 6: Aantal buitenlandse werknemers in de Hongaarse binnenvaart naar werkterrein

Aantal buitenlandse werknemers in de Hongaarse binnenvaart		
	EU-buitenlanders	Niet-EU-buitenlanders
Transport op binnenwateren	3	1
Activiteiten aan wal*	336	60
Totaal	339	61

*Bron: Hongaarse overheidsdienst voor arbeidsbemiddeling; * exploitatie van haven- en kadefaciliteiten, aanlegplaatsen, sluizen en vuurtorens.*

Binnen de transportsector bestaat er eveneens een verschil tussen de salarissen. In Hongarije zijn de lonen in de binnenvaart gemiddeld lager dan in de luchtvaart en het spoorwegwezen, maar hoger dan in het goederenverkeer over de weg. De volgende afbeelding licht deze salarisvergelijking voor het jaar 2008 toe.

Afbeelding 13: Gemiddelde bruto maandlonen in de Hongaarse transportsector (2008)



Bron: Hongaars centraal bureau voor de statistiek; de waarden zijn van Forint in euro omgerekend, volgens de wisselkoers van het jaar 2008.

In Hongarije lagen de salarissen in de luchtvaart 76% boven het gemiddelde van de gehele transportsector, terwijl ze in het spoorwegwezen precies overeenstemden met het gemiddelde salaris in de transportsector. In de binnenvaart lagen ze 28% lager en in het goederenverkeer over de weg zelfs bijna 50% onder het gemiddelde.

In Slowakije lagen de salarissen van binnenschippers tot 2005 lager dan in alle andere Slowaakse verkeerssectoren. De hoogste salarissen werden – zoals in Hongarije – uitbetaald in de luchtvaart, gevolgd van het spoorwegwezen, het goederenverkeer over de weg en de binnenvaart. Vergelijkbare gegevens voor alle verkeerssectoren vanaf 2005 staan momenteel niet ter beschikking.¹¹

11 Bron: Statistisch bureau van de Slowaakse Republiek

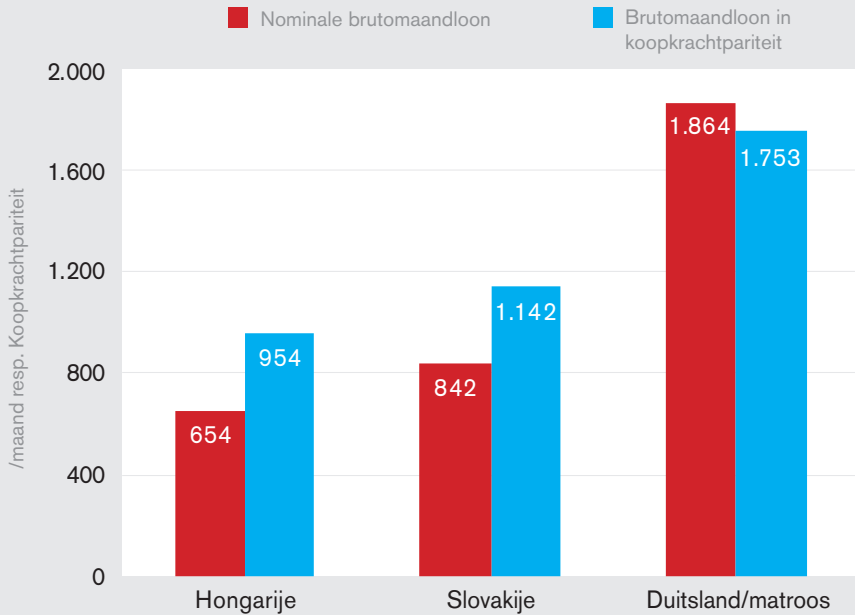
Wanneer men de salarissen in verschillende landen met elkaar vergelijkt, moet niet alleen rekening worden gehouden met de verschillende munteenheden, maar ook met het verschillende prijsniveau, om bewijskrachtige resultaten te verkrijgen. Met behulp van de methode van koopkrachtpariteit kunnen de salarissen tussen de verschillende landen worden vergeleken. De verschillende prijsniveaus (bij consumptiegoederen) worden daarbij niet meegerekend.¹²

Deze aangepaste salarissen worden daarna met het basissalaris van een matroos in de Duitse goederenvaart vergeleken. Natuurlijk ligt dit nog steeds onder het gemiddelde van de gehele binnenvaart.

De volgende afbeelding toont de bruto maandlonen in Hongarije en Slowakije (telkens het gemiddelde salaris in euro) alsook in Duitsland (basissalaris van een matroos in euro), samen met de berekende reële koopkrachtpariteit. De laatstgenoemde stelt de 'reële' salarissen voor, die de werknemers rekening houdend met de prijsniveaus daadwerkelijk uitbetaald krijgen. Bovendien worden ze in een gemeenschappelijke munteenheid uitgedrukt.

12 *De koopkrachtpariteiten werden op basis van de prijzen van een uiteenlopend aantal consumptiegoederen (hoofdzakelijk voedingsmiddelen) voor alle landen van de EU-27 vastgesteld. Voor de werkmethode, zie: Eurostat-persmededeling 94/2010 van 28 juni 2010, Vergleich der Preisniveaus in der EU-27 im Jahr 2009.*

Afbeelding 14: Vergelijk van de koopkracht van maandlonen in de binnenvaart *



*Bron: Berekeningen van het secretariaat van de CCR op basis van gegevens van Eurostat, werkgeversorganisatie van de Duitse binnenvaart, Hongaars centraal bureau voor de statistiek en het Statistisch bureau van de Slowaakse Republiek. * Duitsland: Basissalaris van een matros*

De grafiek bevestigt de verwachte samenhangen. Het nominale salaris ligt in Duitsland hoger dan in Hongarije en Slowakije. Ook het prijsniveau ligt in Duitsland hoger omdat bij de inachtneming ervan het 'reële' salaris van een Duitse binnenschippers daalt, terwijl het in Slowakije en Hongarije stijgt.

Het prijsniveau stijgt er echter niet zodanig dat de reële koopkracht van een Hongaarse of Slowaakse binnenschipper groter wordt dan dat van een Duitse binnenschipper. Het verschil tussen de salarissen blijft met andere woorden ook bij de inachtnaam van het in Duitsland hogere prijsniveau bestaan.

En marge: horecapersoneel op riviercruiseschepen in Europa

Er varen tegenwoordig ongeveer 210 cruiseschepen op de Europese rivieren, die werk bieden aan ongeveer 7300 werknemers (nautisch personeel en hotelpersoneel samen). Dit komt overeen met een gemiddelde bemanning van 35 personen per schip.

Net als in de goederenvaart is er ook in de passagiersvaart een tekort aan nieuw opgeleide jongeren met nautische beroepen. Bij het hotelpersoneel ligt de situatie geheel anders. Hier is er over het algemeen geen tekort aan nieuwe instroom, omdat er in dit segment veel ongeschoolde werknemers werken en de aanwerving van personeel inmiddels vrijwel op wereldschaal geschiedt.

Veel hotelpersoneel (m/v) is afkomstig uit Oost-Europese landen (Bulgarije, Roemenië, Hongarije), maar steeds meer ook uit niet-EU-landen zoals China en de Filipijnen.

Voor het hotelpersoneel op de riviercruiseschepen zijn er geen collectieve kaderakkoorden, zodat de lonen op individuele basis worden overeengekomen. Aangezien het seizoen in de passagiersvaart ongeveer acht maanden duurt, is het personeel zeer lang van huis weg, zodat vakantiedagen worden opgespaard en voor een groot deel in het naseizoen in de winter thuis worden doorgebracht.

De werknemers in dit segment maken vaak lange dagen. Ze worden veelal ondergebracht in vrij kleine hutten, die zij vaak met soms wel drie andere kamergenoten moeten delen, hetgeen al met al niet bepaald riant is.¹³ Om al deze redenen streven diverse transportbonden naar collectieve arbeidsovereenkomsten voor alle werknemers in dit marktsegment.

13 Zie hiertoe het ervaringsbericht „Rivercruise Campaign Journal“ van de European Transport Workers’ Federation dat in oktober 2010 verscheen. (<http://www.itfglobal.org/etf/campaign-journal.cfm>)

Thematisch gedeelte 2

Donaumarkt

De Donau is van oudsher een belangrijke handelsroute tussen Midden- en Oost-Europa. In het recente verleden hebben zich echter verschillende omwentelingen voorgedaan die de scheepvaart op de Donau blijvend hebben veranderd. Het einde van het communistische tijdperk in Midden- en Oost-Europa ongeveer twintig jaar geleden, kan ongetwijfeld als een breuk worden gezien. Eén van de consequenties was een volledige instorting van talrijke industrietakken in deze landen, met alle gevolgen van dien voor de transporten op de Donau.

De oorlog in Joegoslavië, meteen na de ineenstorting van het communistische regime, bracht opnieuw omwentelingen met zich mee. Om de sancties tegen de voormalige Joegoslavische deelstaat Servië hard te kunnen maken en met name illegale aardolieleveranties aan Servië tegen te gaan, werd het scheepvaartverkeer gecontroleerd. De controles vertraagden ook het niet-militaire transitverkeer op de Donau, waardoor de betrouwbaarheid van de binnenvaart danig werd aangetast.

Voor veel verladers vormde dit de aanleiding om de binnenvaart de rug toe te keren. Het transportvolume op de Donau daalde dan ook van 91,8 miljoen ton in 1987 naar minder dan 20 miljoen ton in 1994.¹⁴ Tot slot werden in 1999 tijdens de oorlog tegen Servië ook nog eens verschillende bruggen over de Donau gebombardeerd.

Alles bij elkaar genomen heeft dit tot gevolg gehad dat het potentieel van de Donau vandaag de dag verre van uitgeput is.

14 Bron: *Donaucommissie, overgenomen uit Martin, Edgar: International Waterway in Crisis: the case of the River Danube; Paper at the IAME Panama 2002 Conference Proceedings, 13 – 15 november 2002.*

Dit is de historische achtergrond van de situatie in de vier Donaustaten die in de volgende hoofdstukken belicht worden: Slowakije en Hongarije, die een markt vormen in het gebied van de Boven-Donau, Roemenië en Moldavië voor de Beneden-Donau.

Voor de analyses die hier worden gemaakt, is afgezien van de officiële statistische gegevens, ook gebruik gemaakt van overslagcijfers van havens, informatie van het scheepvaartbedrijfsleven en een aantal andere bronnen. De analyses zijn bedoeld om aan de hand van de belangrijkste kencijfers, kenmerken en trends een beeld te geven van de genoemde Donaulanden, maar meteen met de kanttekening dat dit beeld verre van volledig is.

In het hier voorliggende onderzoek wordt voor alle landen van een aantal kenmerkende gegevens uitgegaan, zoals de algemene vervoersontwikkeling, de modal-split, de structurele verdeling van het transportvolume over de diverse vervoerssoorten, de goederencategorieën, de verdeling over de verschillende vlaggenstaten en de belangrijkste binnen- en zeehavens.

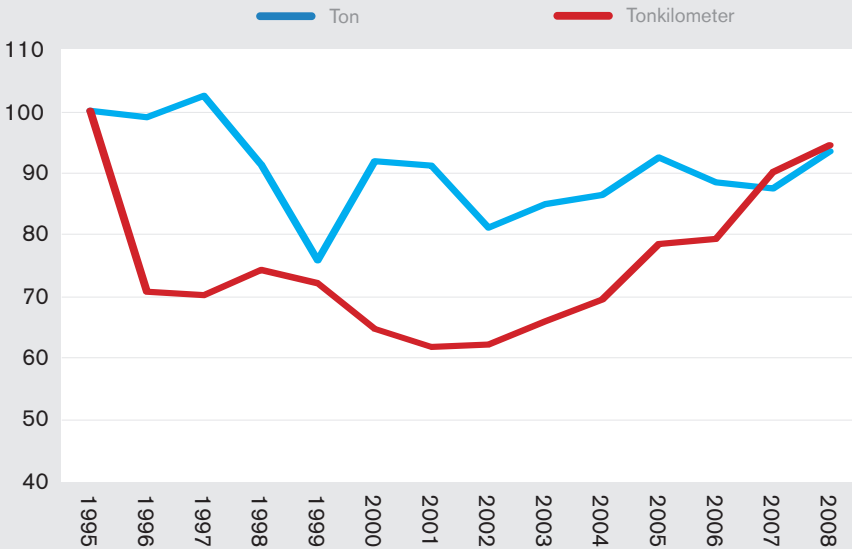
Deze kencijfers schetsen een bepaald beeld. In het kader van het concrete onderzoek is echter gebleken dat de gegevenssituatie van de landen dermate uiteenloopt, dat een rechtstreekse vergelijking van de landen op grond van de bovengenoemde kencijfers niet altijd mogelijk is. Aan het einde van dit onderzoek worden de belangrijkste conclusies kort samengevat.

Slowakije

Algemene vervoersontwikkeling

Het vrachtovervoer in Slowakije toont sinds het begin van dit decennium een stijgende tendens. Daarbij is de vervoersprestatie sterker toegenomen dan het vervoersvolume. In de jaren negentig was er echter nog sprake van een daling.

Afbeelding 15: Ontwikkeling van het totale vrachtovervoer in Slowakije (1995 = 100)



Bron: Statistisches bureau van de Slowaakse Republiek

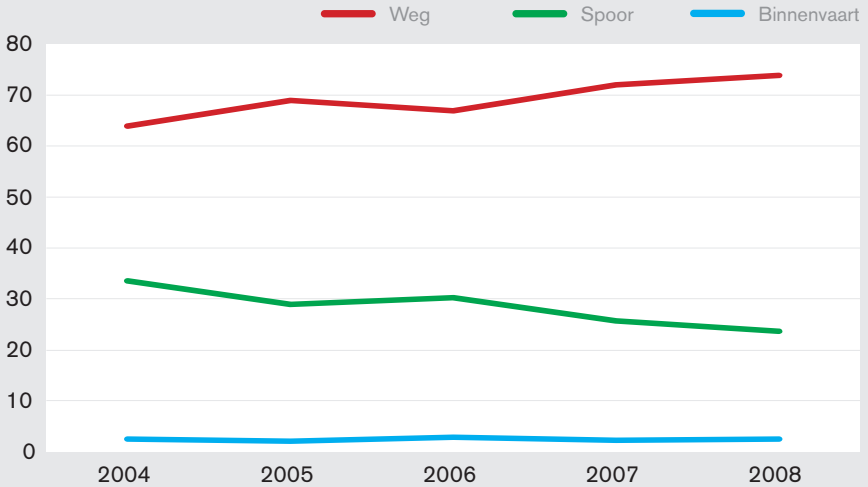
Slowakije is sinds 2004 lid van de EU, hetgeen de handel en het vrachtovervoer zeker ten goede is gekomen.

Modal-split

Wat de modal-split betreft, ligt het aandeel van de binnenvaart in Slowakije op dit moment onder de 5%. Aan het einde van de jaren negentig lag dit aandeel, gemeen aan de transportprestatie, nog rond de 10%.

De binnenvaart heeft dus veel minder dan het wegvervoer weten te profiteren van de groei die een tiental jaren geleden zijn intrede deed. Ook het spoor is sinds het einde van de jaren negentig marktaandeel kwijt geraakt (zie grafiek).

Afbeelding 16: Ontwikkeling van de modal-split in het vrachtvervoer in Slowakije (%)



Bron: Statistisch bureau van de Slowaakse Republiek; Gegevens op basis van vervoersprestatie (Tkm); over pijpleidingen zijn geen gegevens beschikbaar

Eén aspect, dat het aandeel van de binnenvaart in de modal-split niet ten goede komt, hangt samen met de specifieke kenmerken van de staalnijverheid en energie-sector in Slowakije. Het land beschikt best wel over een moderne staalindustrie, maar deze maakt nauwelijks gebruik van de binnenvaart.

Van de twee staalfabrieken die Slowakije telt, ligt de grootste namelijk in het oosten van het land, op grote afstand van de Donau. Voor de grondstoffenlogistiek maakt deze fabriek gebruik van een spoorverbinding met Oekraïne. De energiesector wordt, voor zover de centrales met kolen gestookt worden, per spoor bevoorrad. Ook in het containersegment heeft het spoor een duidelijk betere marktpositie dan de binnenvaart.

Tabel 7: Aandeel van het vrachtvervoer in Slowakije in de modal-split (2008)

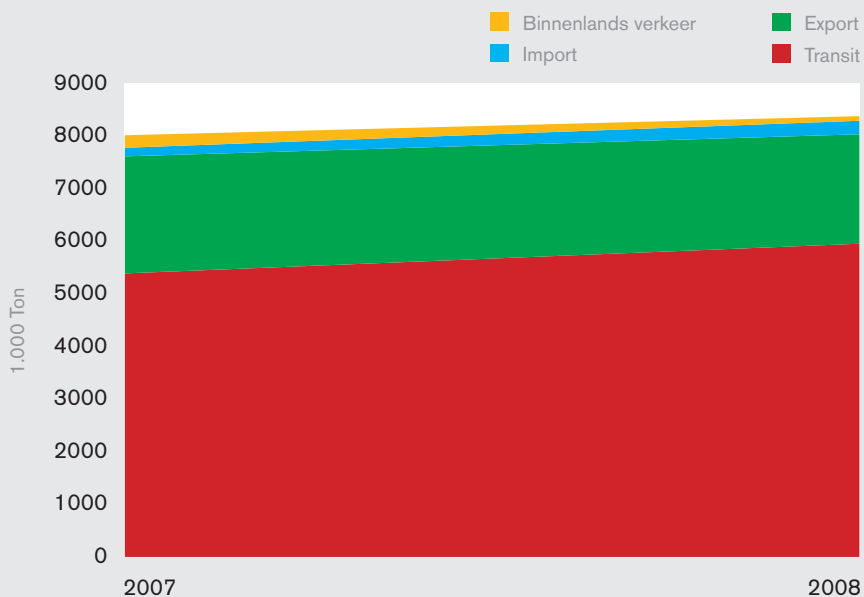
Gegevens in%	Ton	Tonkilometer
Wegvervoer	80,0	73,9
Spoor	19,2	23,6
Waterweg	0,7	2,5

Bron: Statistisches bureau van de Slowaakse Republiek; Berekeningen van het secretariaat van de CCR

Verkeerssoorten

De transporten over het water zijn voor een groot deel transitverkeer. Op de tweede plaats staan exportstromen, terwijl de invoer en het nationale verkeer weinig om het lijf hebben.

Afbeelding 17: Verkeerssoorten in de binnenvaart in Slowakije (%)



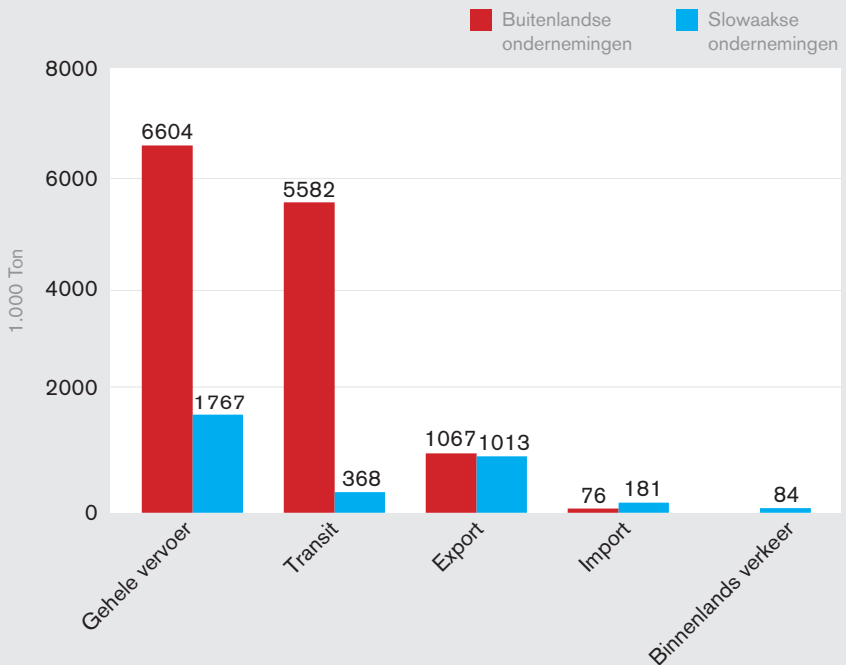
Bron: Statistisches bureau van de Slowaakse Republiek

De grote omvang van het transitverkeer is kenmerkend voor de rol van het land als doorvoerland. Er wordt vooral veel erts uit de zeehavens rond de Zwarte Zee naar de Oostenrijkse staalnijverheid in Linz vervoerd.

Verdeling over de verschillende vlaggenstaten

Het zijn vooral ondernemingen uit andere landen die deze vervoersprestatie leveren. Dit geldt al helemaal voor het transitvervoer. Bij de uitvoer is het belang van de Slowaakse schepen even groot als dat van de buitenlandse schepen. Bij de invoer zijn de Slowaakse schepen in de meerderheid, maar in de cijfers over vervoerde hoeveelheden is daar niet veel van terug te zien.

Abbeelding 18: De transporten op Slowaakse waterwegen naar nationaliteiten 2008



Bron: Statistisch bureau van de Slowaakse Republiek

Goederencategorieën

Uit gegevens van het Statistisch bureau van de Slowaakse Republiek blijkt dat op de Slowaakse waterwegen metaalertsen en andere mijnbouwproducten met afstand de belangrijkste goederen vormen. Chemische producten, machines en installaties volgen op plaats twee, drie en vier. Landbouwproducten sluiten de ranglijst in de statistieken over het vrachtvervoer en dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld Hongarije, waar zij juist zeer belangrijk zijn.

Er zijn op dit moment geen betrouwbare kwantitatieve gegevens beschikbaar over de verschillende goederencategorieën die over de Slowaakse waterwegen vervoerd worden. Dit hangt samen met het feit dat het Slowaakse Bureau voor de Statistiek voor het transitverkeer, dat het grootste deel van het binnenvaartvervoer vormt, geen onderverdeling naar goederen ter beschikking kan stellen.

Gezien deze situatie wordt hieronder een beschrijving gegeven van de belangrijkste industriebranches die op enigerlei wijze van de binnenvaart gebruik maken, en wel vanuit de optiek van hun plaats binnen de logistieke keten. Hiervoor is op de eerste plaats uitgegaan van informatie die verstrekt werd door de Slowaakse havenautoriteit en het scheepvaartbedrijfsleven. Deze gegevens worden aangevuld met diverse statistieken over afzonderlijke industrietakken zoals de staalnijverheid, de aardoliebranche en energiesector.

Ter illustratie zijn op de volgende kaart de twee belangrijkste binnenhavens van Slowakije afgebeeld, namelijk Bratislava en Komarno.

Afbeelding 19: Ligging van de belangrijkste binnenhavens van Slowakije



Bron: Kaart samengesteld door het secretariaat van de CCR. De binnenhavens zijn rood aangeduid.

Staalindustrie

Volgens inlichtingen van het Slowaakse bureau voor de statistiek wordt het grootste gedeelte van de metaalertsen in transit vervoerd.

Toch is de staalindustrie een belangrijke pijler van de Slowaakse economie.¹⁵

De grootste van beide Slowaakse staalfabrieken, die in Kosice ligt en tot het staalconcern US Steel Corporation behoort, wordt echter vrijwel geheel per spoor bevoorraad. De kolen en ertsen voor de hoogoven van de fabriek zijn afkomstig uit Oekraïne en worden per trein via de route Uschhorod – Haniska aangevoerd.

¹⁵ Met een jaarlijkse staalproductie van 3,7 mln. ton in 2009 produceerde Slowakije weliswaar minder staal dan Oostenrijk, maar het is toch nog altijd meer dan de productie in Hongarije of Roemenië.

De eindproducten van de staalfabriek worden per spoor naar de haven van Bratislava vervoerd.

De opslag, overslag en verdere distributie worden verzorgd door Ferroservis Bratislava, een dochteronderneming van de Slowaakse scheepvaart- en havenonderneming, SPAP. Het verdere vervoer van de staalproducten geschiedt vanuit Bratislava per spoor en gedeeltelijk ook over de Donau, met als hoofdbestemmingen Oostenrijk, Duitsland, Nederland en België.

De Donau vormt een schakel binnen de onderbroken, of multimodale logistieke vervoersketen. Dit geldt vooral voor het transitvervoer van staalproducten en grondstoffen. Ter illustratie volgen hier enkele voorbeelden:

- ertsconcentraten uit Polen worden per spoor naar de haven Komarno gebracht. Daar worden de minerale grondstoffen op schepen overgeladen en over de Donau naar het Bulgaarse Lom vervoerd;¹⁶
- cokeskolen uit Polen worden per trein naar Komarno vervoerd en gaan vandaar over het water verder naar Galati/Roemenië;
- verschillende gereede staalproducten, die per binnenschip uit diverse Donauhavens (Constanza, Smederevo, Galati) komen, worden door Ferroservis Bratislava gelost en omgeladen in vrachtwagens en spoorwagens. Deze transporten zijn voornamelijk voor de Tsjechische Republiek en het Slowaakse achterland bestemd.

Containers

Het containervervoer op de Donau staat tot nu toe in de kinderschoenen. Het waterwegennet heeft met de volgende problemen te kampen:

- een beperkt aantal industriegebieden rond de Donau;
- een lage bevolkingsdichtheid (consumenten);
- extreem grote afstanden tussen zeeterminals en achterland;
- betere verbinding van de industrie in het bovenste Donaugebied met de Noordzeehavens via het spoor.

16 Gegevens afkomstig van *Express Slovakia*

Daarom wordt een groot gedeelte van het containervervoer per spoor afgewikkeld. Met name de Noord-Duitse zeehavens Hamburg en Bremen zijn vanuit Slowakije via containerspoorwegverbindingen veel beter bereikbaar dan de Nederlandse en Belgische zeehavens via de containervaart.

Twee specifieke containerspoorwegverbindingen zijn: ¹⁷

- regelmatig vervoer van containers per trein van de Tsjechische onderneming CSKD¹⁸ van de zeehavens Hamburg, Bremerhaven en Rotterdam aan de ene kant, naar Praag, Bratislava en Sládkovicovo (in het westen van Slowakije) aan de andere kant. Drie maal per week rijdt er bovendien een trein tussen de zeehaven Koper in Slovenië en Bratislava.
- een containerspoorwegdienst van de onderneming Eurogate tussen Bremerhaven, Hamburg en Boedapest.¹⁹

Aardolie- en petrochemische industrie

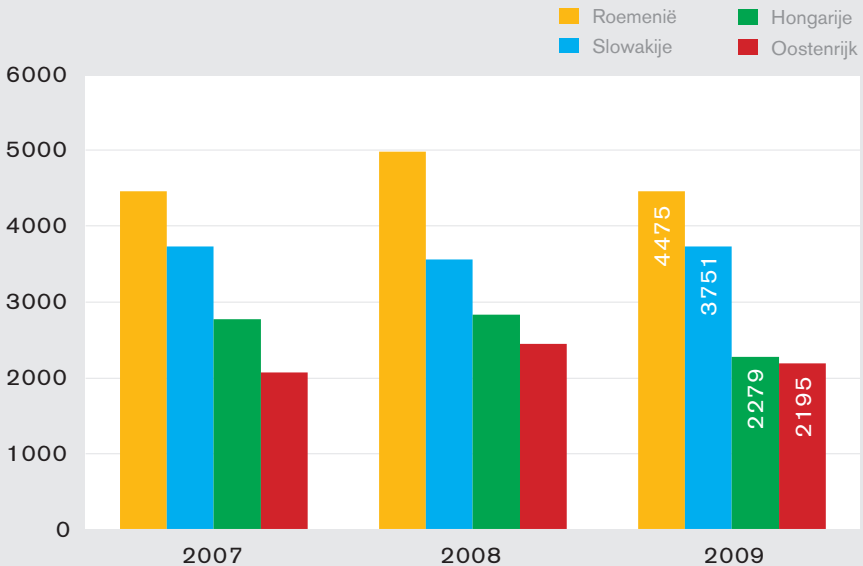
Voor de binnenvaart is hier nog een groot potentieel weggelegd, omdat Slowakije een belangrijke vestigingsplaats voor de aardolieverwerkende industrie is. In 2009 exporteerde Slowakije rond 3,7 mln. ton aan aardolieproducten, hetgeen beduidend meer is dan de twee buurlanden Hongarije en Oostenrijk (zie afbeelding).

17 *Een lijndienst van de Nederlandse transportonderneming ERS tussen Rotterdam en Bratislava moest eind 2009 worden opgeheven, omdat de klant wegviel.*

18 *Container Shuttle Train Services*

19 *Op dit moment rijden er vier treinen per week, maar Eurogate plant momenteel een uitbreiding tot zes treinen per week. Bron: inlichtingen van de onderneming in juli 2010*

Afbeelding 20: Uitvoer van aardolieproducten* door Donaustaten (1.000 t)



Bron: Eurostat – *Statistical Aspects of the Oil Economy in 2009*; * Diesel, gasolie, kerosine, benzine, etc.

De binnenvaart beschikt bij het vervoer van aardolieproducten over een betrekkelijk klein aandeel in de modal-split. Volgens voorzichtige ramingen aan de hand van gegevens van het Slowaakse bureau voor de statistiek ligt dit aandeel rond de 10%.

Cijfers van de grootste Slowaakse olieonderneming, Slovnaft, een dochteronderneming van het Hongaarse MOL-concern werpen wat meer licht op de zaak. Slovnaft bezit in het Zuiden van Bratislava een moderne raffinaderij. Volgens inlichtingen van de onderneming geschiedt de levering van aardolieproducten voor ongeveer 10 à 15% per tankschip over de Donau, terwijl de rest via tankwagens wordt geleverd. Voor de aanvoerlogistiek wordt gebruik gemaakt van een pijpleiding die vanuit Rusland ruwe olie aanvoert.

Energiesector

In Slowakije wordt veruit het grootste gedeelte van de stroom in kerncentrales opgewekt.²⁰ Steenkolen staat met een grote afstand op de tweede plaats, hierin dicht gevolgd door waterkracht (waterkrachtcentrale Gabčíkovo aan de Donau) en aardgas.

De enige steenkolencentrale van het land staat in Michalovce, een stad die ongeveer tussen Kosice en de grens met Oekraïne ligt. Het al eerder genoemde spoortracé Uschhorod – Haniska, dat vlak over de grens met Oekraïne begint en ten zuiden van Kosice eindigt, loopt eveneens hier langs.

Aangezien dit spoortracé de staalfabriek in Kosice van erts en kolen voorziet, mag ervan worden uitgegaan dat de kolen voor de steenkolencentrale in Michalovce eveneens over de rails wordt aangevoerd.

Chemische producten en meststoffen

De chemische industrie van Slowakije bevindt zich in het westen van het land, in een gebied rond de 50 tot 70 km ten noordoosten van Bratislava (Sala, Senica en Hlohovec). De fabriek in Sala ligt aan de rivier de Vah, terwijl de twee andere chemiebedrijven niet aan een rivier gelegen zijn.

Ten noorden van Bratislava is er ook een kunstmestfabriek, die jaarlijks 200.000 ton naar Duitsland exporteert en deze via de Donau transporteert.

Landbouwsector

Een belangrijk landbouwgebied bevindt zich in het zuidwesten van het land. Het graan dat uit dit gebied afkomstig is, wordt voornamelijk per vrachtwagen naar de haven Klizska Nema (bij Komarno) vervoerd. Daar wordt het graan op schepen overgeladen en via de Donau stroomopwaarts getransporteerd, tot het uiteindelijk via het Rijn-Main-Donau-kanaal en de Rijn in Amsterdam aankomt.

20 Bron: International Energy Agency IEA

Automobielandustrie & overige industrietakken

Slowakije is intussen een belangrijke vestigingsplaats voor de automobielandustrie en toeleveringsindustrie geworden. Verschillende grote automobielandustrieën hebben productieplaatsen in Slowakije: in de buurt van Bratislava staat een fabriek van Volkswagen, Peugeot-Citroën heeft een fabriek in Tyrnau (Trnava, in het westen van het land) en Kia produceert in Zilina in het noorden van het land. Deze fabrieken maken echter zowel voor de aanvoer- als afvoerlogistiek vooral gebruik van het spoor.

Het vervoer van zware goederen speelt een steeds grotere rol. Er worden bijvoorbeeld vanuit Oostenrijk en Duitsland Siemens-generatoren over de Donau naar de Slowaakse Republiek vervoerd.

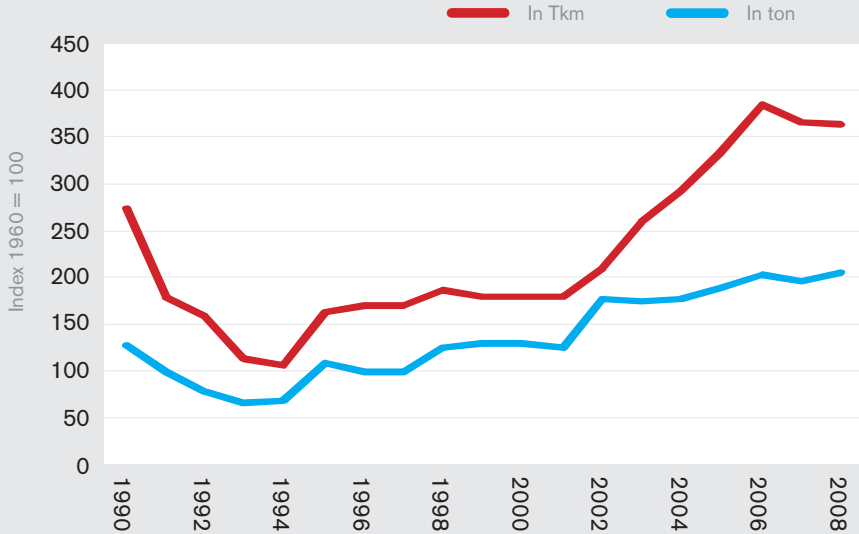
Een andere industrietak die hier niet buiten beschouwing mag blijven, is de glasindustrie, die vroeger de grondstoffen uit Turkije per vrachtwagen via de haven van Antwerpen kreeg aangevoerd. Sinds kort worden deze grondstoffen over het water ingevoerd. Tegelijkertijd is de geografische toeleveringsroute gewijzigd. De grondstoffen worden nu vanuit Turkije naar de zeehaven Ismail in Oekraïne getransporteerd en gaan vandaar uit via de Donau naar Bratislava.

Hongarije

Algemene vervoersontwikkeling

De buitenlandse handel van Hongarije is vanaf 2003 duidelijk opgebloeid, hetgeen met de toetreding van de vier Visegrádlanden (Hongarije, Slowakije, Tsjechië en Polen) tot de EU zal samenhangen. Parallel aan de toegenomen buitenlandse handel, vertoont ook het goederenvervoer vanaf 2003 een sterkere groei.

Afbeelding 21: Ontwikkeling van het totale vrachtvervoer in Hongarije vanaf 1990



Bron: Hongaars centraal bureau voor de statistiek

Hoewel de handel van Hongarije met de buurlanden Slowakije en Roemenië sinds 2003 duidelijk is gestegen, blijft Duitsland met een aandeel van circa 25% in de Hongaarse in- en uitvoer de belangrijkste handelspartner voor Hongarije. Andere belangrijke handelspartners zijn Rusland, China, Oostenrijk en Nederland (aan de invoerzijde), en Italië, Groot-Brittannië, Frankrijk, Roemenië en Slowakije (aan de uitvoerzijde). Het aandeel van deze landen in de Hongaarse invoer, resp. uitvoer schommelt tussen de 5 en 8%.

De belangrijkste Hongaarse exportgoederen zijn met afstand machines en elektrische apparatuur (zij zijn goed voor vrijwel 50% van de uitvoer). Op de tweede plaats staan voertuigen met 12% (personenwagens, vrachtwagens, onderdelen en accessoires). Metalen en metaalproducten komen op ongeveer 6%, net als landbouwproducten die traditioneel gezien voor Hongarije een belangrijke productgroep

vormen. In 2009 ging 79% van de Hongaarse uitvoer naar de EU-27, terwijl slechts zo'n 5% bestemming Azië had.²¹

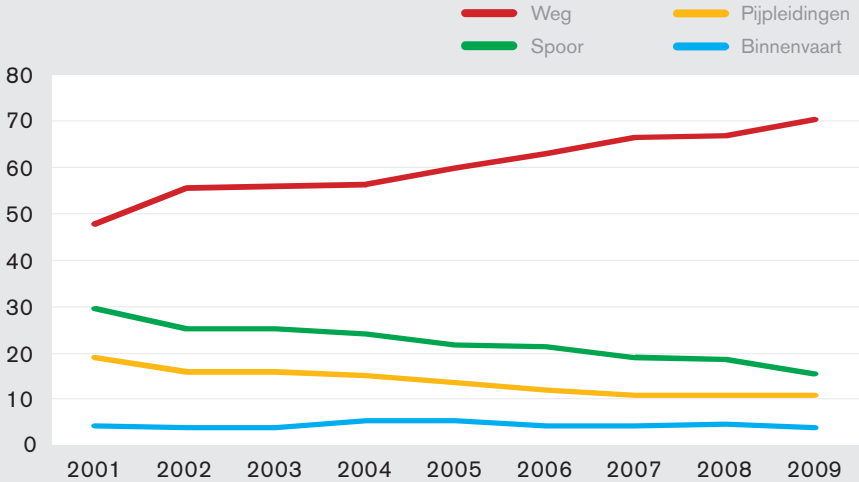
Modal-split

Het aandeel van de binnenvaart in de modal-split schommelt de afgelopen jaren in Hongarije al naar gelang de gevolgde berekeningsmethode tussen de 2,5 en 5%. Wat de vervoersprestatie in tonkilometer betreft, bedroeg het marktaandeel van het vervoer over water in 2009 3,6%. Het niveau is in vergelijking met het jaar 2001, toen het bij 4% lag, in feite stabiel gebleven. Neemt men het verkeersvolume als basis, dan valt het modal-split-aandeel lager uit. Voor 2009 was dit 2,5%.

Het vrachtvervoer over de weg heeft van de sterkere groei van het vervoer vanaf 2003 het meeste weten te profiteren. De verkeersprestatie nam in de periode 2004-2008 in de binnenvaart met 18% toe en bij het spoor met 13%, terwijl dit voor het wegvrachtvervoer 73% bedroeg. Het wegvervoer heeft zijn marktaandeel sinds het begin van dit decennium weten uit te breiden, terwijl het spoor en pijpleidingen aandelen zijn kwijtgeraakt.

21 *Bron: Duits-Hongaarse Kamer van Koophandel*

Afbeelding 22: Ontwikkeling van de modal-split in het vrachtvervoer in Hongarije (%)



Bron: Hongaars centraal bureau voor de statistiek, berekeningen van het secretariaat van de CCR; cijfers op basis van de verkeersprestatie (tonkilometer)

Het over het water vervoerde verkeersvolume nam tussen 2004 en 2008 met 20% toe.²² Het goederenwegvervoer nam in vrijwel gelijke omvang toe, namelijk met 21%, maar wel op een veel hoger absoluut niveau. Het goederentransport over de weg is ongeveer 30 maal groter dan het vervoer over het water (258,4 mln. ton tegen 8,8 mln. ton in 2008). Het vervoer per spoor is tussen 2004 en 2006 licht gestegen, maar daarna tot 2008 geleidelijk aan weer naar het niveau van 2004 gedaald.

²² Op grond van een wijziging in de statistische methode zijn de cijfers voor vroegere jaren op geen enkele wijze meer met de cijfers vanaf 2004 te vergelijken. Voor 2004 werden namelijk de schepen die onder een buitenlandse vlag varen in de verkeersstatistieken niet meegeteld.

Het verreweg grootste aandeel in het goederenvervoer heeft de weg met op dit moment bijna 76%, gevolgd door de spoorwegen (14%) en pijpleidingen (7 ½%)²³ (zie tabel).

Tabel 8: Modal-split bij het vrachtvervoer in Hongarije (2009)

Gegevens in%	Ton	Tonkilometer
Wegvervoer	75,8	70,4
Spoor	14,0	15,4
Waterweg	2,5	3,6
Pijpleidingen	7,7	10,5

Bron: Hongaars centraal bureau voor de statistiek; berekeningen van het secretariaat van de CCR

Het geringe marktaandeel van de binnenvaart heeft ook met structurele factoren te maken. Hongarije heeft namelijk vrij weinig staalnijverheid. Het land produceerde in 2009 1,4 mln. ton staal. Ter vergelijking: Oostenrijk (5,6 mln. ton), Slowakije (3,7 mln. ton) en Roemenië (2,7 mln. ton) hadden een aanzienlijk grotere productie, hoewel toch ook deze landen geen belangrijke staalproducerende landen zijn.²⁴

De energiesector wordt door kernenergie, aardgas en waterkracht gedomineerd: bijna 40% van de stroom wordt door kernenergie gewonnen. Aardgas neemt vrijwel een even groot deel voor zijn rekening, terwijl de rest door waterkracht en kolen wordt afgedekt.

Dit houdt in dat de twee belangrijkste economische branches, waar de binnenvaart traditioneel gezien een concurrentievoordeel heeft (staalnijverheid en de stroomwinning uit kolen), in Hongarije niet sterk vertegenwoordigd zijn. Er schuilt dus eerder een potentieel in landbouwgoederen en veevoeder, en wel om drie redenen:

1. zij nemen in de Hongaarse economie een belangrijke plaats in
2. het gaat bij deze goederen eveneens om bulkgoederen, waar de binnenvaart nu eenmaal concurrentievoordelen heeft, en

²³ Bron: Hongaars centraal bureau voor de statistiek

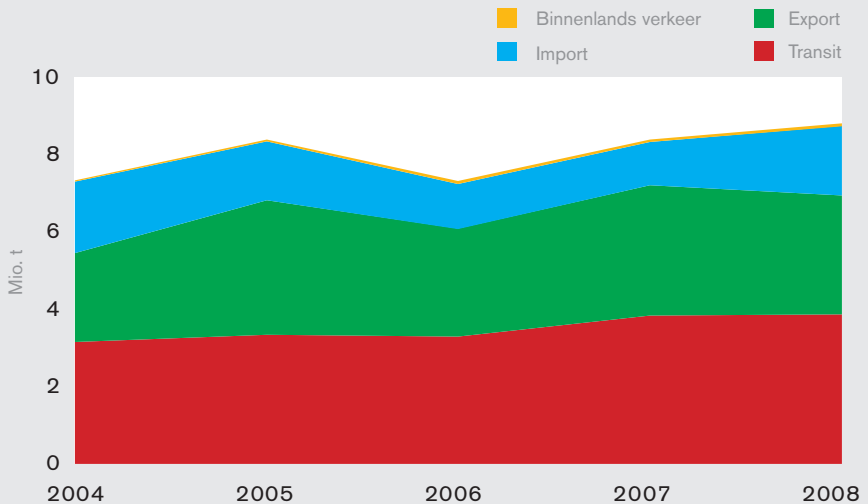
²⁴ Bron: Eurofer.

3. agrarische goederen zijn zeer sterk op de export gericht en worden over grote afstanden vervoerd, hetgeen kostenvoordelen met zich meebrengt als hiervoor de binnenvaart wordt ingezet.

Vervoerssoorten

Bij de door de Hongaarse binnenvaart verrichte transporten gaat het vooral om transitvervoer en uitvoer. De invoer staat op de derde plaats, terwijl het binnenlandse vervoer vrij onbeduidend is.

Afbeelding 23: Transporten door de Hongaarse binnenvaart naar vervoerssoort



Bron: Hongaars centraal bureau voor de statistiek

Interessant is dat er tussen de vervoerssoorten en de goederen die getransporteerd worden een verband bestaat. Bijna de helft van het transitvervoer (rond de 45%) bestaat uit ertsen en metaalschroot. Dit zijn voornamelijk ertsen die in de zeehavens aan de Zwarte Zee aankomen en daarna stroomopwaarts over de Donau worden vervoerd. De overige 20% van het transitverkeer bestaat uit metalen en metaalproducten. Kolen heeft slechts een aandeel van 6% in het transitvervoer.

Wat de bestemmingen van het stroomopwaartse transitvervoer over de Donau betreft, moet op de eerste plaats de Oostenrijkse staalindustrie (Voest Alpine AG) in Linz/Opper-Oostenrijk worden genoemd. Deze onderneming maakt voor de toelevering van ertsen, afgezien van de havens aan de Zwarte Zee, ook gebruik van aanvoer via Noordzeehavens. Via de zeehavens aan de Zwarte Zee ontvangt de onderneming per jaar rond de 1,5 mln. ton ertsen.²⁵

Ter vergelijking: in 2008 werd er op de Hongaarse waterwegen circa 2,15 mln. ton ertsen en andere mijnbouwgrondstoffen vervoerd, waarvan 1,7 mln. ton voor andere landen bestemd was. Het grootste gedeelte van het doorvoerkeer van ertsen over de Hongaarse waterwegen is dus te danken aan de invoer van ertsen voor de Oostenrijkse staalindustrie in Linz.²⁶

De exportstromen over de Hongaarse waterwegen bestaan hoofdzakelijk uit landbouwproducten, die goed zijn voor een aandeel van bijna 60%. Dit hangt samen met de zeer productieve Hongaarse landbouw, die traditioneel een exportoverschot vertoont.

Nog eens 28% van de uitvoer via de waterwegen bestaat uit aardolieproducten. Hierbij speelt vooral de raffinaderij van het MOL-concern een rol, die in Szazhalombatta, ten zuiden van Boedapest gevestigd is (zie de tekst over de binnenhavens). Metaal en metaalproducten vormen samen 9% van de uitvoer over de waterwegen.

De invoer toont een evenwichtiger beeld. Er is hier geen goederencategorie die de boventoon voert. Belangrijk zijn steenkolen en cokes, metaalertsen en chemische producten. Het belang van de diverse goederengroepen wordt in de volgende paragraaf nogmaals aanschouwelijk gemaakt.

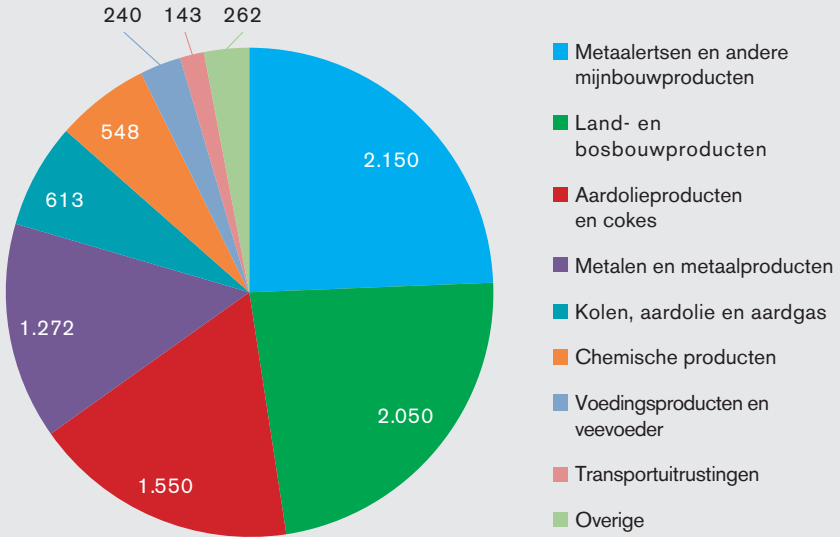
Goederencategorieën

²⁵ Bron: Voestalpine Rohstoffbeschaffung GmbH, stand: oktober 2010.

²⁶ Waarschijnlijk ligt dit aandeel in werkelijkheid iets hoger, omdat in de vervoersstatistieken naast ijzererts ook andere mijnbouwproducten worden meegeteld, zoals uranium en thorium, die echter niet in de staalindustrie worden gebruikt.

De volgende afbeelding toont de goederencategorieën in de Hongaarse binnenvaart voor het jaar 2008.

Afbeelding 24: Transporten in de Hongaarse binnenvaart naar goederencategorieën



Bron: Hongaars centraal bureau voor de statistiek; cijfers in 1000 ton

Het transport van ertsen en andere mijnbouwproducten, waarvan 81% uit doorvoer bestaat, toonde in de afgelopen jaren een licht stijgende tendens.²⁷ Daarentegen is er bij landbouw- en bosbouw, metaal- en chemische producten eerder sprake van een gelijkblijvende tendens.

De Hongaarse staalindustrie, die zoals reeds gezegd, een relatief kleine productie heeft, is op vier verschillende locaties te vinden. In drie van de vier vestigingen wordt staal gemaakt, terwijl op de vierde locatie alleen stalen eindproducten

27 Als men in tonkilometer rekent, bestaat zelfs 91% van de vervoersprestatie over de Hongaarse waterwegen uit de doorvoer van ertsen en mijnbouwproducten.

worden vervaardigd.²⁸ Van de drie staalproducerende fabrieken zijn er twee met een elektro-oven uitgerust, die dus als grondstof schroot nodig hebben. Dit zijn de staalfabrieken in Ozd en Miskolc, beide gelegen in Noord-Hongarije. Deze fabrieken liggen op grote afstand van de Donau.

De derde fabriek van het land, en tegelijkertijd de enige die aan een waterweg gelegen is, bevindt zich in Dunaujvaros aan de Donau. Deze Duna-ferr-fabriek is een oxygeenstaalfabriek, dat voor de productie erts en kolen inzet.²⁹

Tot slot is er ook nog de Csepel-fabriek in Boedapest, waar staalringen en stalen buizen worden geproduceerd. Deze fabriek maakt gedeeltelijk gebruik van de Donau voor de afvoer van haar producten. Deze constellatie weerspiegelt zich dan ook in de goederenverdeling in de haven van Boedapest (zie daartoe eveneens de paragraaf over de Hongaarse binnenhavens).

Het vervoer van landbouwproducten speelt in Hongarije een meer dan gemiddelde rol. Zoals reeds vermeld hangt dit samen met het grote belang van de Hongaarse landbouw. Ook aardolieproducten zijn bovengemiddeld vertegenwoordigd, hetgeen met de aardolie-industrie samenhangt, die in een gordel rond Boedapest gevestigd is.

Met een aandeel van 23% binnen de structuur van de goederencategorieën, is ook steenkolen in het transport over water in Hongarije present.³⁰ De Hongaarse energiesector schakelt echter meer en meer over op aardgas. Er worden nieuwe pijpleidingen gebouwd om de aardgasnetwerken van de buurlanden (Oostenrijk, Kroatië), maar ook het Russische net, met het Hongaarse te verbinden.

28 *Deze staalfabriek maakt deel uit van een Oekraïense holding, die op haar beurt begin 2010 door een Russische bank werd overgenomen. Bron: Pester Lloyd – dagblad voor Hongarije en Oost-Europa*

29 *Bron: Pester Lloyd – dagblad voor Hongarije en Oost-Europa, 06.01.2010*

30 *Er wordt weliswaar ook cokeskolen vervoerd, maar die is voor de staalindustrie bestemd.*

Aardgas is nu al met ongeveer 38% goed voor het grootste aandeel in de stroomopwekking, en dit percentage zal naar verwachting nog verder toenemen.³¹ Kernenergie komt op 37%, kolen (meestal bruinkolen) op 18%. Hongarije telt dertien grote centrales, waarvan zeven met aardgas, één (zeer grote) met kernenergie, vier bruinkolencentrales en één aardoliecentrale.³² Er is weliswaar een project voor een nieuwe steenkolencentrale in Mohacs/Donau, maar energiedeskundigen zijn sceptisch of deze ooit zal worden gebouwd.

Voor de energieproductie schijnt er in Hongarije dus voor steenkolen geen grote toekomst te zijn weggelegd. Voor de Donauscheepvaart betekent dit dat er van deze kant weinig impulsen te verwachten vallen.

Verdeling over de vlaggen van de verschillende staten

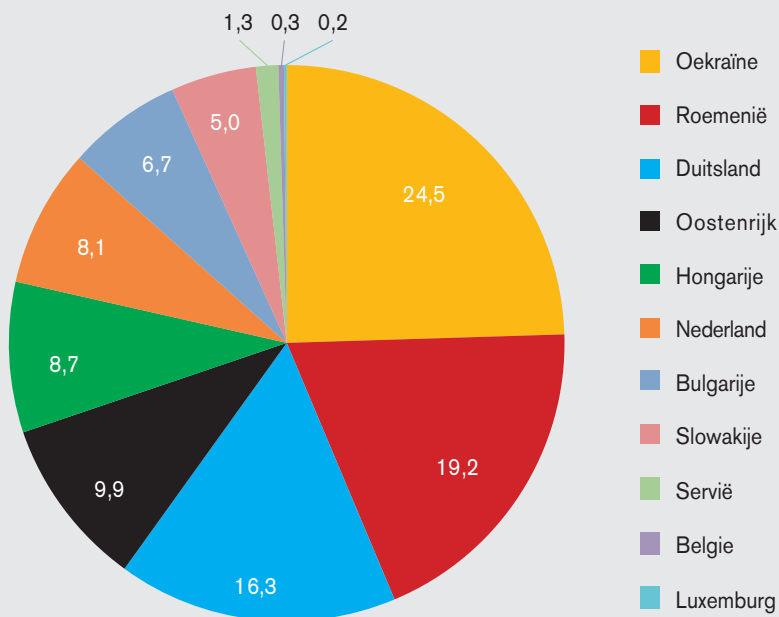
Bij de voor het vrachtvervoer ingezette schepen staat de Hongaarse vlag met een aandeel van rond een kwart qua vervoersprestatie op de eerste plaats (zie grafiek). Op de tweede plaats volgt Roemenië met een aandeel van 19%, en op de derde plaats staat Duitsland met ongeveer 16%. De schepen onder Hongaarse vlag hebben een aandeel van bijna 9% als men uitgaat van de totale prestatie in TKM.³³

31 *Bron: Enerdata*

32 *Bron: Germany Trade & Invest*

33 *TKM-prestatie = vervoersprestatie uitgedrukt in tonkilometer. Deze gegevens verwijzen naar de situatie in het eerste kwartaal van 2010*

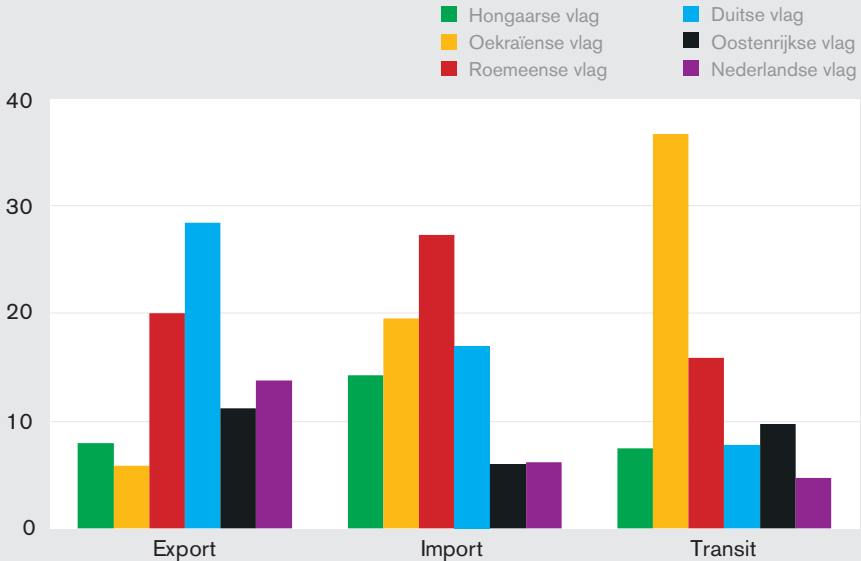
Afbeelding 25: Verdeling van de vervoersprestatie op de Hongaarse waterwegen over de diverse vlaggen (%)



Bron: Hongaars centraal bureau voor de statistiek; berekeningen van het secretariaat van de CCR, stand: eerste kwartaal 2010

Het beeld wordt gedifferentieerder wanneer men de nationaliteit van de schepen in combinatie met de afzonderlijke vervoerssoorten bekijkt (zie volgende grafiek). Dan blijkt namelijk dat Oekraïense schippers vooral in de doorvoer een zeer groot marktaandeel (rond de 37%) bezitten. Er wordt vooral veel ijzererts en kolen in transit vervoerd. Deze zijn afkomstig uit overzeese gebieden (Australië, Brazilië en Zuid-Afrika) en worden via de Oekraïense Donauhavens Reni en Izmail ingevoerd en over de Hongaarse Donau verder naar Slowakije en Oostenrijk getransporteerd.

Afbeelding 26: Aandeel van de vloten aan de verkeersprestatie in het internationale vervoer op de Hongaarse waterwegen (%)



Bron: Hongaars centraal bureau voor de statistiek; berekeningen van het secretariaat van de CCR, stand: eerste kwartaal 2010

Ook de Roemeense schepen hebben met circa 16% een vrij groot aandeel in het totale transitvervoer op de Hongaarse waterwegen. Net als bij de Oekraïense vloot is ook de Roemeense vloot vooral actief in het vervoer van erts en kolen. De door de Roemeense vloot getransporteerde erts is vooral afkomstig uit de zeehavens Constanza en Galati en worden vanaf daar over de Donau vervoerd.

Volgens gegevens van Eurostat is het grootste deel van de erts die in de tijd van 2006 tot Q1/2010 in de zeehaven van Constanza zijn aangekomen, afkomstig uit Brazilië. Andere landen van oorsprong waren India, Australië en Canada.³⁴ De

³⁴ Bovendien speelden ook Ioshavens in Turkije een belangrijke rol, wat erop zou wijzen dat de erts in de Turkse havens alleen worden opgeslagen, terwijl zij eigenlijk uit overzeese gebieden afkomstig zijn.

ertsen die daarentegen in de haven van Galati aankomen, zijn eerder afkomstig uit Oekraïne. Dit is plausibel, omdat Galati veel dichterbij de Oekraïense grens ligt dan Constanza.

Het binnenlandse vervoer, dat van niet zeer omvangrijk is, wordt voor 15% door de Hongaarse en voor 85% door de Slowaakse vloot verricht. De Slowaakse vloot heeft in de Hongaarse export een aandeel van 2,6%, bij de import 3,1% en in het transitvervoer 6,4%. Andere landen die in de bovenstaande grafiek niet zijn weergegeven, zijn Servië, België en Luxemburg. De vloten van deze landen dragen nemen een zeer klein gedeelte van de transportprestatie in Hongarije voor hun rekening.

Binnenhavens in Hongarije

Hieronder worden de overslagcijfers van de binnenhavens voor het jaar 2009 en hun goederenzwaartepunten weergegeven. De kaart laat zien waar de verschillende havens gelegen zijn. De Hongaarse binnenhavens liggen langs de Donau, die van noord naar zuid door het land stroomt.

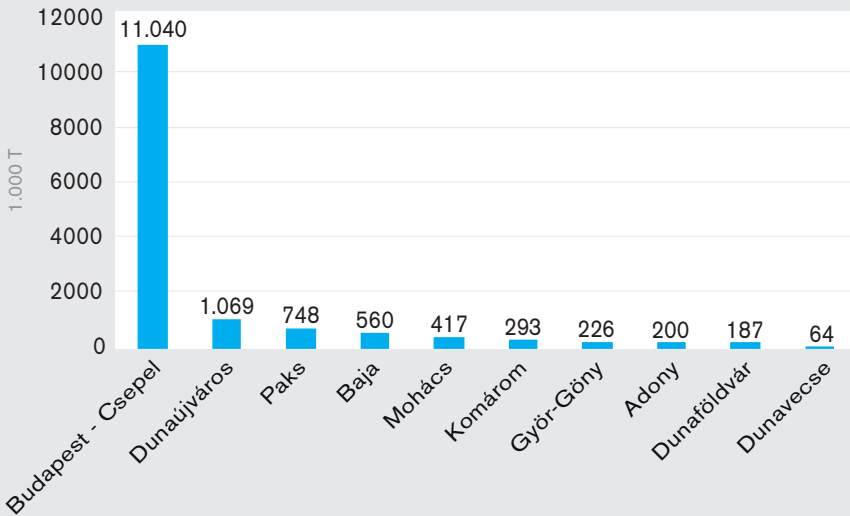
Afbeelding 27: Ligging van de belangrijkste Hongaarse binnenhavens



Bron: door de CCR samengestelde kaart. De binnenhavens zijn in rood weergegeven.

De binnenvaartoverslag is sterk geconcentreerd in de haven van Boedapest, de met afstand grootste Hongaarse binnenhaven.

Afbeelding 28: Binnenhavens in Hongarije en overslagvolume in 2009



Bron: Hongaars ministerie voor Nationale Ontwikkeling

De zwaartepunten van de vijf belangrijkste Hongaarse havens zijn:³⁵

Boedapest: minerale olieproducten, aardolie, landbouwproducten, aluminium, gereede staalproducten, meststoffen, ro-ro-vervoer, containers (in beperkte mate)

Dunaujváros: cokes, kolen, ijzererts, landbouwproducten, plaatstaal en staalringen, meststoffen

Paks: landbouwproducten

Baja: landbouwproducten, containers, ro-ro-vervoer

Mohács: landbouwproducten (incl. soja)

³⁵ Bron: Hungarian National Shipping Federation en Donaucommissie

De haven van Boedapest beschikt over vier verschillende terminals en een olieterminal. Dunaujvaros is een particuliere haven van de bovengenoemde Duna-ferr-staalfabriek. Paks, Baja en Mohacs in het zuiden van het land staan geheel en al in het teken van de veevoederindustrie en graanoverslag. In Mohacs komen grote hoeveelheden sojameel aan, die door een Hongaarse firma voor mengvoeders als toevoeging in diervoeder wordt gebruikt en vanaf Nederlandse zeehavens per binnenschip wordt aangevoerd.

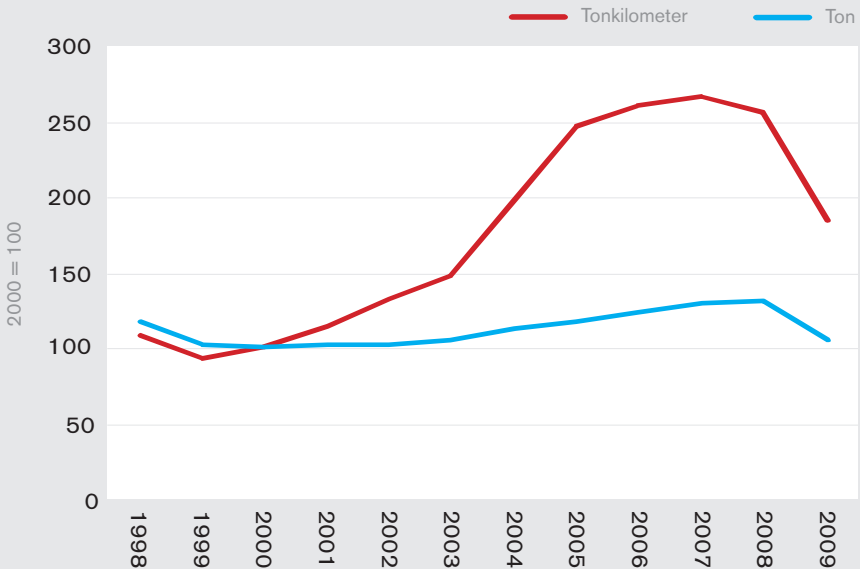
Dit sojameel wordt in oliemolens in Rotterdam en Amsterdam gewonnen. De sojabonen komen oorspronkelijk uit het middenwesten van de USA, van waaruit de oogst over de Mississippi naar de havens in de Golf van Mexico en vandaar uit naar Rotterdam en Amsterdam wordt verscheept. Een klein gedeelte van de sojabonen komt uit Zuid-Amerika.

Roemenië

Algemene vervoersontwikkeling

De Roemeense transportsector is vanaf 2003 tot ongeveer 2007 sterk opgekomen. In de jaren 2008 en 2009 was er echter een duidelijke daling, die ongetwijfeld een gevolg was van de economische crisis.

Afbeelding 29: Ontwikkeling van het totale vrachtvervoer in Roemenië vanaf 1998



Bron: Roemeens bureau voor de statistiek; ITF

De belangrijkste landen van bestemming van de Roemeense exporten zijn Duitsland, Italië en Frankrijk.³⁶ Het aandeel van Hongarije bedraagt circa 5%, Slowakije en Oekraïne hebben elk een aandeel van iets meer dan 1%, Oostenrijk 2%. De

³⁶ Bron voor alle gegevens over de buitenlandse handel: Nationaal Roemeens bureau voor de statistiek

Roemeense economie is intussen sterk op de segmenten machines, installaties en textielindustrie gericht. Ook de automobielpductie vormt een zwaartepunt.

De verschillende vervoersdragers hebben zich in de afgelopen tien jaar nogal uiteenlopend ontwikkeld. Bij de spoorwegen is de prestatie uitgedrukt in ton per kilometer tussen 1999 en 2009 met 25% teruggelopen. Bij het goederenvervoer over de weg is de prestatie in dezelfde periode met 154% gestegen en heeft zich dus meer dan verdubbeld. De binnenvaart boekte een groei van 76%. Deze uiteenlopende ontwikkelingen hebben zoals te verwachten valt ook tot grote verschuivingen in de modal-split in de Roemeense vervoerssector geleid.

Modal-split

In Roemenië is de verdeling over de verschillende vervoersdragers structureel anders dan in Hongarije en Slowakije. De waterweg heeft een veel groter aandeel en de spoorwegen een veel kleiner.

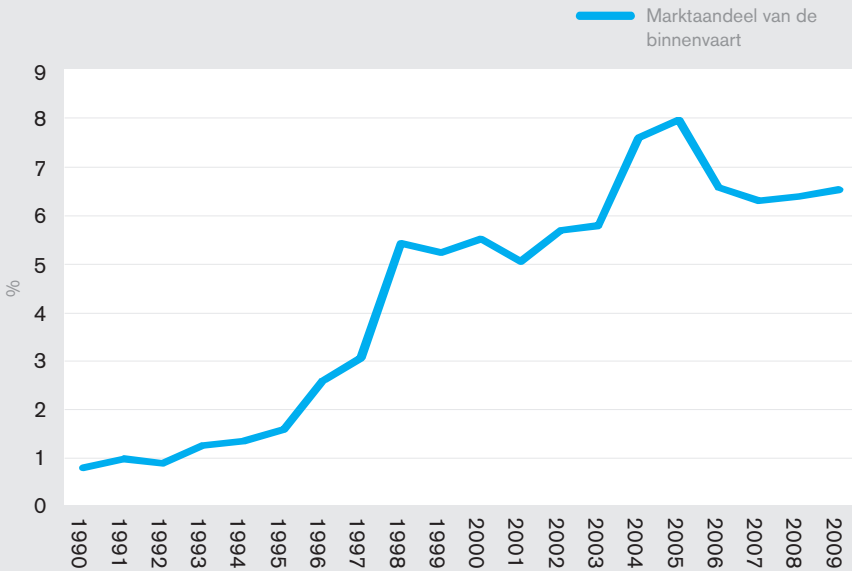
Tabel 9: Modal-split bij het vrachtvervoer in Roemenië (2009)

Gegevens in%	Ton	Tonkilometer
Wegvervoer	77,0	68,7
Spoor	13,3	18,6
Waterweg	6,7	10,6
Pijpleidingen	3,2	2,1

Bron: Roemeens bureau voor de statistiek; Roemeens ministerie voor Verkeer; berekeningen van het secretariaat van de CCR

Het aandeel van de binnenvaart is tussen 1990 en 2009 van minder dan 1% naar 6,7% gestegen. Met betrekking tot de vervoersprestatie benaderde dit aandeel in de afgelopen drie jaar regelmatig de drempel van 10%, terwijl het transportvolume zich meestal binnen een bandbreedte van 6 tot 7% bewoog.

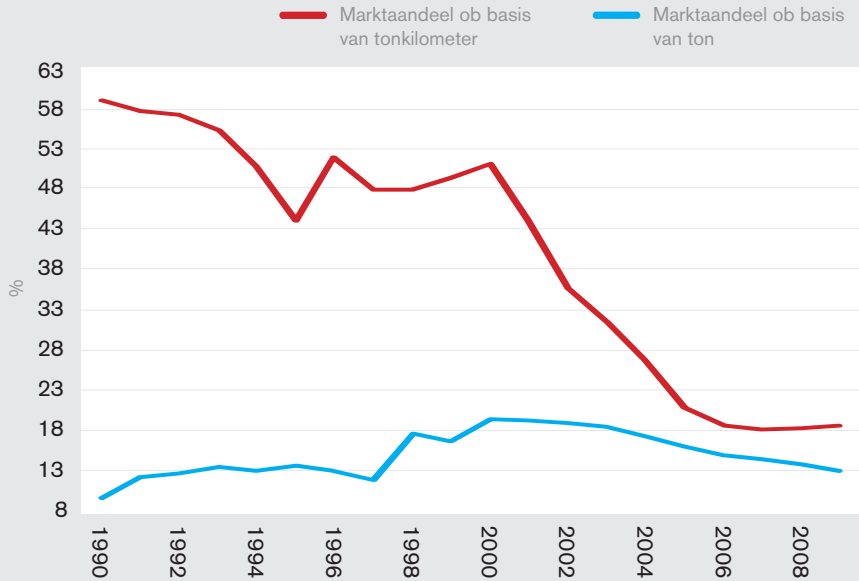
Afbeelding 30: Marktaandeel van de binnenvaart in Roemenië



Bron: Roemeens bureau voor de statistiek, op basis van het vervoersvolume (in ton)

Het marktaandeel van het spoor is sinds het jaar 2000 fors teruggelopen, zoals de volgende afbeelding laat zien. Een belangrijke oorzaak hiervoor moet gezocht worden in de verouderde infrastructuur, zoals niet volledig geëlektrificeerde tracés, verouderde locomotieven en aftandse wagons, om slechts enkele te noemen.

Afbeelding 31: Marktaandeel van de spoorwegen in het vrachtvervoer in Roemenië



Bron: Roemeens bureau voor de statistiek; Roemeens ministerie voor Verkeer; berekeningen van het secretariaat van de CCR

Bij vaste brandstoffen heeft het spoor echter nog het grootste marktaandeel. De binnenvaart komt hier op circa 11%, maar heeft wel in de afgelopen jaren marktaandelen weten binnen te halen.

Om meer in het algemeen meer marktaandelen te verwerven, zou de binnenvaart op de containermarkt veel presenter moeten zijn. Tot nu toe is er maar één regelmatige containerlijndienst op de Donau. Deze lijndienst van de Oostenrijkse onderneming Helogistics vaart elke week tussen Boedapest, Belgrado en Constanza één maal stroomopwaarts en -afwaarts.

De lijndienst wordt momenteel van augustus tot december aangeboden. De vaart van Boedapest naar Belgrado duurt vier dagen, van Belgrado naar Constanza

drie dagen.³⁷ Stroomopwaarts zijn de vaartijden iets langer. De containerbarges hebben een capaciteit van 144 TEU en worden voor het vervoer van bulkgoederen tot samenstellen aan elkaar gekoppeld. De potentiële klanten zijn importeurs van laaggeprijsde producten waarvoor de factor tijd geen al te grote rol speelt.³⁸

De Roemeense Donau zou echter ook op grotere schaal voor de uitvoer van staalproducten uit Oostenrijk, Hongarije en Slowakije benut kunnen worden.

Goederencategorieën

Meer dan de helft van de Roemeense transporten over water bestaat uit het vervoer van metaalertsen. Kolen komt op de tweede plaats, terwijl de land- en bosbouwproducten pas op rang drie figureren. Het aandeel van de land- en bosbouwproducten is in Roemenië veel lager dan in het meer naar het noorden gelegen Hongarije en dit geldt eveneens voor de minerale olieproducten.

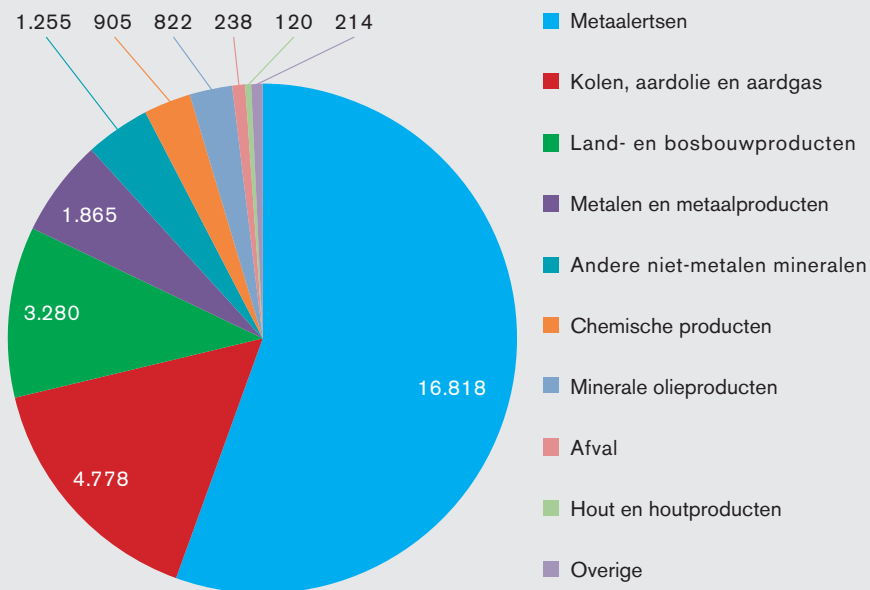
De belangrijke positie van ertsen is slechts alleen gedeeltelijk te danken aan het transitvervoer in de richting van Oostenrijk. Een andere factor is dat Roemenië een aanzienlijk grotere staalproductie dan Hongarije heeft en de Roemeense staalnijverheid – zoals bijvoorbeeld de staalfabriek Galati – aan de Donau gelegen is. Deze fabriek die deel uitmaakt van het ArcelorMittal-concern moet echter nog grondig gemoderniseerd worden om aan de Europese milieuvorschriften te voldoen.³⁹

37 Bron: <http://www.helogistics.at/index.php?pid=13&lang=1&nid=6>

38 Bron: Österreichischer Wasser- und Schifffahrtsverband ÖWSV

39 VDI-Nachrichten (nieuwsberichten van de Duitse bond van ingenieurs) van 21.12.2007

Afbeelding 32: Transporten in de Roemeense binnenvaart naar goederencategorieën in 2008

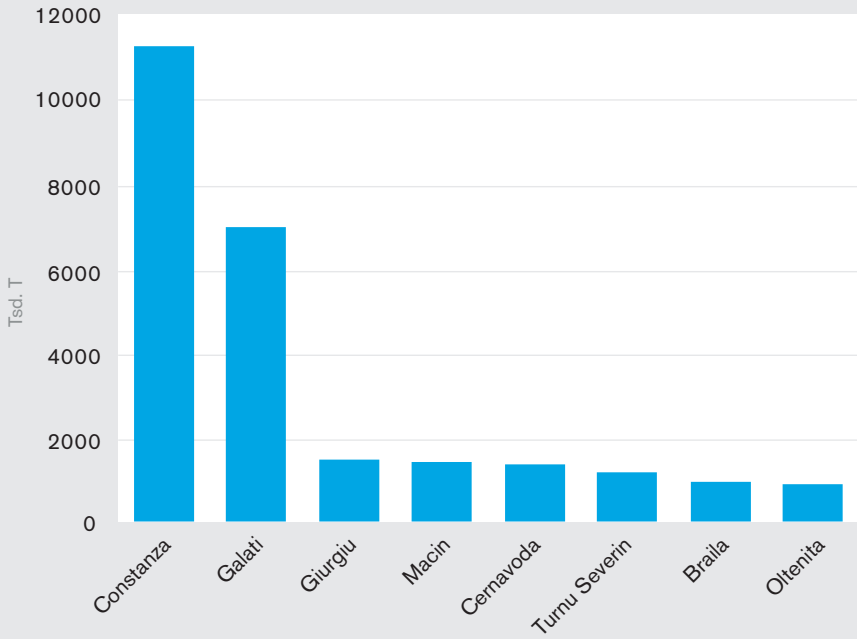


Bron: Roemeens bureau voor de statistiek; gegevens in dtd. ton

Binnenhavens in Roemenië

De beide belangrijkste havens van het land zijn Constanza en Galati. Beide zijn gecombineerde zee- en binnenhavens. Andere havens zijn het ten zuidwesten van Boekarest gelegen Giurgiu, de bij Galati gelegen havens Macin, Braila en Tulcea, Oltenita bij Constanza en meer in het westen, Turnu-Severin. Waar de havens precies gelegen zijn, is op de onderstaande kaart afgebeeld.

Afbeelding 33: Binnenhavens in Roemenië 2008



Bron: Roemeens bureau voor de statistiek

Afbeelding 34: Ligging van de belangrijkste Roemeense binnenhavens en binnenhavenoverslagplaatsen*



Bron: Kaart samengesteld door het secretariaat van de CCR; de binnen- en zeehavens zijn in rood aangeduid

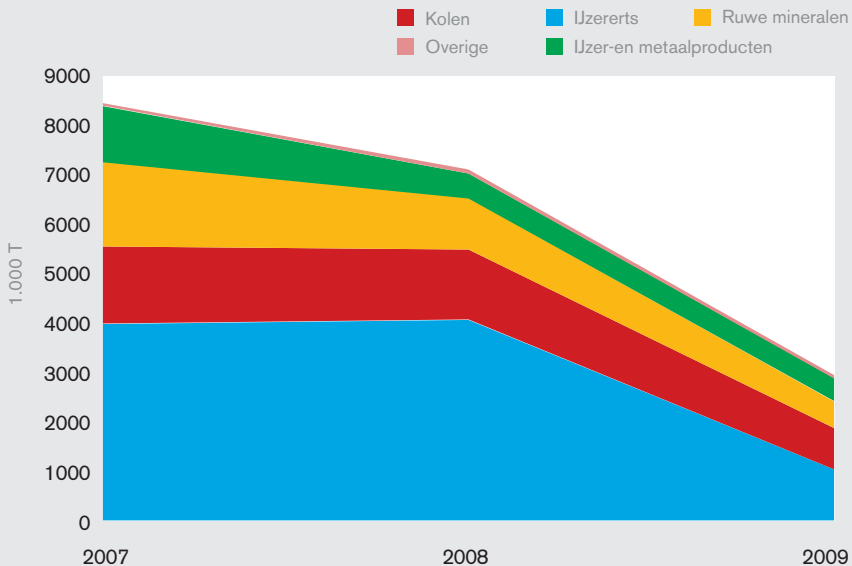
- Jaarlijkse havenoverslag > 10 mln. ton
- Jaarlijkse havenoverslag tussen 6 en 8 mln. ton
- Jaarlijkse havenoverslag minder dan 2 mln. ton

De haven in Galati staat geheel en al in het teken van de staalindustrie en de aldaar gevestigde fabriek van ArcelorMittal. Kolen, ertsen en andere ruwe grondstoffen evenals ijzer- en metaalproducten vormden dan ook in deze binnenhaven in de jaren 2007 tot 2009 ongeveer 97 tot 99% van de totale overslag (zie afbeelding). Andere goederencategorieën, waaronder ook land- en bosbouwproducten, chemische en aardolieproducten, hebben een vrijwel te verwaarlozen aandeel.

Dat de totale overslag als gevolg van de conjuncturele crisis in de staalindustrie terugliep, zal geen verrassing zijn. Het volume lag in 2009 58% onder dat van 2008. Het is echter verbazingwekkend dat de hoeveelheden al in 2008 minder dan in 2007 waren. Dit is te herleiden tot een daling bij ruwe mineralen zoals ijzer- en metaalproducten, zoals in de grafiek valt af te lezen. De overslag van ertsen en kolen lag toen echter nog op het niveau van het jaar ervoor.

De kolen en ijzerertsen worden voor 100% geïmporteerd. De ijzer- en metaalproducten zijn dan ook vrijwel in hun geheel terug te vinden in de cijfers over de goederen die de haven verlaten. De ruwe grondstoffen worden door buitenlandse scheepvaartondernemingen vervoerd en duiken daarna weer op in de statistieken over de binnengekomen goederen.

Afbeelding 35: Overslag in de binnenhaven van Galati naar goederencategorieën

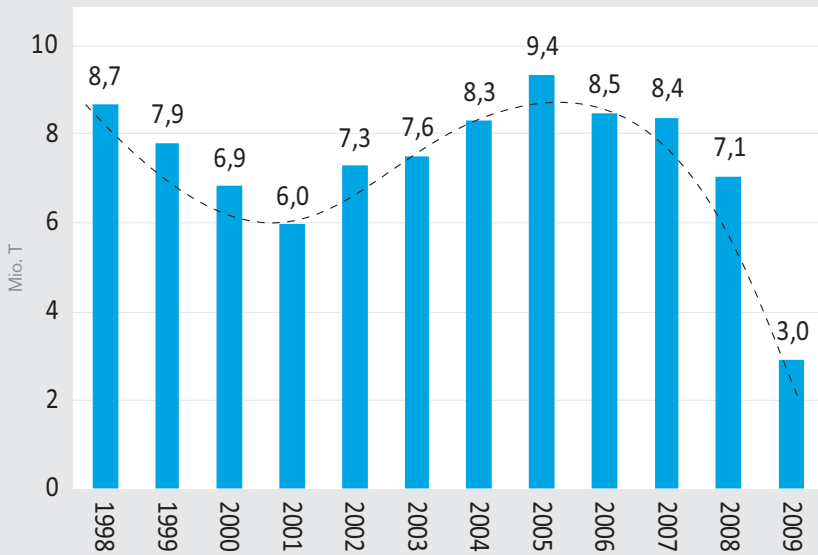


Bron: Haven Galati. Overige = land- en bosbouwproducten, vloeibare goederen, bouwmaterialen, machines & installaties, meststoffen, schroot.

Bekijkt men de algemene ontwikkeling van de haven, dan blijkt dat deze tussen 2001 en 2005 een stijgende tendens vertoonde en daarna jarenlang een dalende. Dit valt niet alleen door de economische crisis te verklaren.

Veeleer speelt het feit een rol, dat de transportwegen voor de aanschaffing van cokes door de staalfabriek gedeeltelijk is veranderd. Cokes worden door de fabriek sinds begin 2009 niet meer uit overzeese gebieden, maar uit Polen aangeschaft. Hierbij wordt de Donau bij de leveringsketen betrokken. Een deel wordt nochtans ook via de spoorwegen vervoerd.

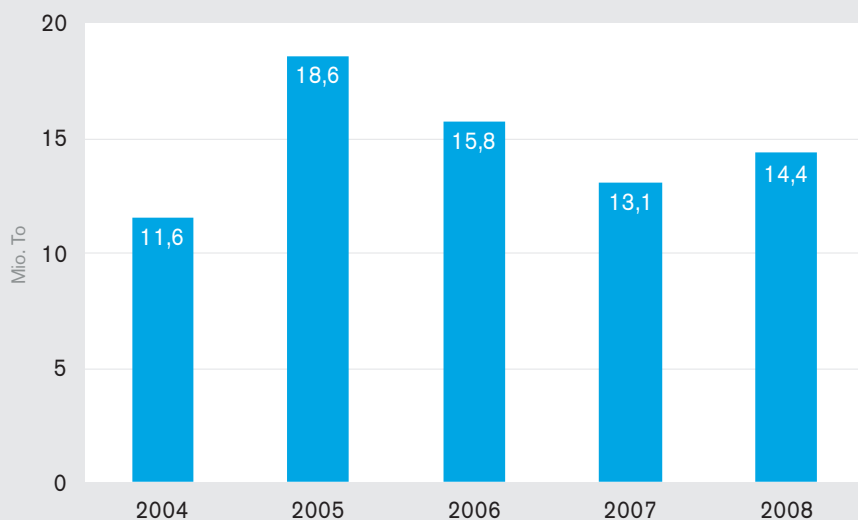
Afbeelding 36: Overslag in de binnenhaven van Galati



Bron: Maritime Danube Ports Administration

De overslag in de binnenhaven van Constanza ligt over het geheel gezien hoger, maar toonde in de laatste jaren eveneens een licht dalende tendens:

Afbeelding 37: Overslag in de binnenhaven van Constanza



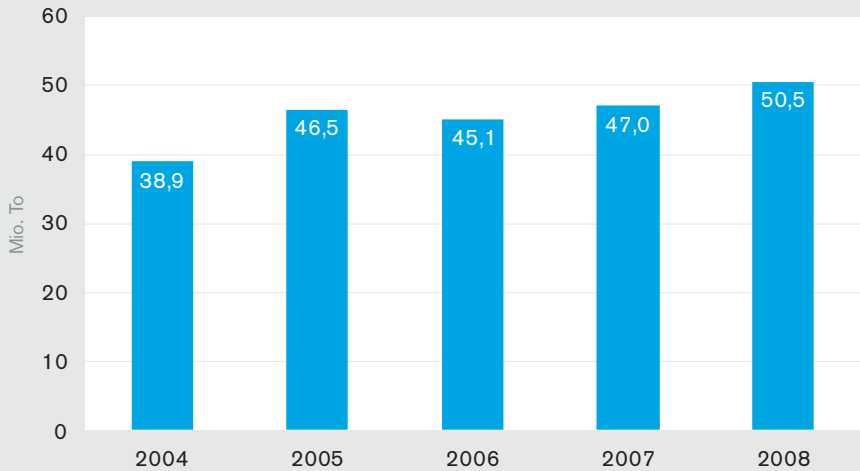
Bron: Haven Constanza

Zeehavens in het Donagebied

De haven van Constanza, die via een kanaal met de Donau verbonden is, is de belangrijkste zeehaven in het Donagebied. De haven Midia, slechts weinige kilometers ten noorden van Constanza, is oorspronkelijk als satellithaven van Constanza ontstaan en werd vooral aangelegd voor de petrochemische industrie die zich daar bevindt. Dit verklaart waarom de haven eerder op tankladingen gespecialiseerd is.

In de zeehaven van Constanza worden producten uit alle marktsegmenten overslag. De belangrijkste goederen zijn echter ijzererts en schroot. De maritieme overslag toont een licht stijgende tendens. In 2008 bedroeg de overslag rond de 50 miljoen ton.

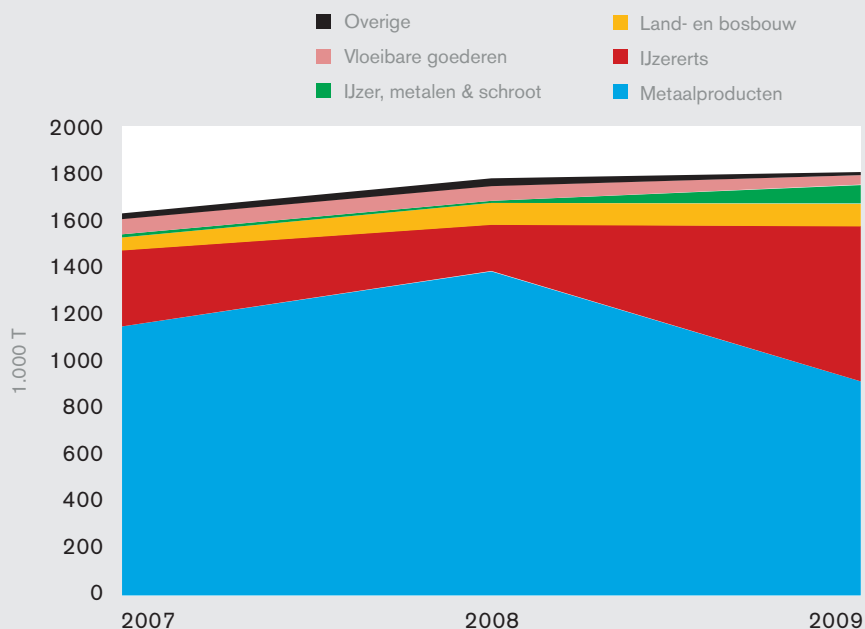
Afbeelding 38: Maritieme havenoverslag in Constanza



Bron: Haven Constanza

Het zeehavenvervoer in Galati wordt, net als het binnenvaartvervoer, door de staalindustrie gedomineerd. De ijzererts en vloeibare goederen die door de zeeschepen worden aangevoerd en in Galati worden overgeslagen, zijn voor de volle 100% importgoederen. In het crisisjaar 2009 daalde het vervoer van ertsen dramatisch. Aan de exportkant vindt men metaalproducten, schroot en land- en bosbouwproducten.

Afbeelding 39: Zeehavenoverslag in Galati



Bron: Haven Galati; Overige = Levensmiddelen en veevoeders, textiel, machines, ruwe grondstoffen en kolen.

Moldavië

Het oostelijke buurland van Roemenië beschikt over de vrije haven van Giurgiulesti, die ook voor zeeschepen toegankelijk is en dus als een gecombineerde zee- en binnenhaven kan worden beschouwd. De haven ligt in het zuiden van het land, niet ver van Roemenië en Oekraïne.

Economisch gezien is in Moldavië vooral de landbouw van groot belang. Het milde klimaat maakt het mogelijk fruit en wijn te verbouwen. Wijn is naast groente en fruit het belangrijkste exportartikel.

De haven van Giurgiulesti beschikt over een graanterminal, die de Moldavische landbouw een toegang tot de wereldmarkten moet waarborgen. Verder is er een aardolieterminal, waar zeeschepen met een capaciteit tot 10.000 brutoregister-ton geladen en gelost kunnen worden.

De haven toont de laatste maanden een opmerkelijke groei. In 2009 werden, gerekend over het gehele jaar, 76.509 ton goederen overgeslagen. Alleen al in de eerste helft van 2010 klom dit naar 147.698 ton. Ongeveer 65% van de overslag bestaat uit graan, 21% zijn zand en kiezelstenen en 14% zijn aardolieproducten.

Deze groei hangt ongetwijfeld samen met de bouw van een containerterminal, waarvoor grote hoeveelheden kiezels uit Roemenië worden aangevoerd.

Samenvatting

Als men de ontwikkelingen en structuren in de Donaulanden wil samenvatten, moeten vooral de volgende aspecten worden genoemd:

1. Men kan vaststellen dat het vrachtvervoer in Slowakije, Hongarije en Roemenië sinds 2003 steeds sneller groeit. Een belangrijke reden hiervoor is ongetwijfeld de toetreding van de Midden- en Oost-Europese Visegrádlanden (Hongarije, Slowakije, Tsjechië en Polen) tot de EU in 2004. Deze exponentiële groei is door de economische crisis tijdelijk gedempt.
2. De toegenomen groei sinds 2003 is vooral het wegvervoer ten goede gekomen, dat erin geslaagd is zijn aandeel in de modal-split te verhogen. De spoorwegen hebben in alle drie de landen aan marktaandeel ingeboet. De binnenvaart verloor marktaandeel in Slowakije, terwijl zij in Hongarije haar positie wist te handhaven en in Roemenië wist uit te breiden.
3. In Slowakije en Hongarije bestaat het grootste gedeelte van het vervoer over de waterwegen uit doorvoer. Op de tweede plaats komt de uitvoer. Het nationale vervoer binnen het eigen land is miniem. Voor Roemenië zijn onvoldoende gegevens beschikbaar om een duidelijk beeld te kunnen schetsen.

4. In alle drie de landen zijn metaalertsen de belangrijkste goederengroep op de Donau. Een groot gedeelte van deze transporten bestaat uit transitverkeer. Land- en bosbouwproducten staan in Hongarije op plaats 2, in Roemenië op plaats 3 en in Slowakije op de laatste plaats. In Slowakije nemen chemische producten de tweede plaats in de goederenstatistiek in.
5. De relatie tussen de staalindustrie en de binnenvaart is in het Donaugebied in het algemeen niet zo nauw als voor de Rijn. Alleen in Roemenië is een groot gedeelte van de staalproductie langs de Donau gelegen, terwijl dit in Hongarije slechts gedeeltelijk het geval is. In Slowakije is de belangrijkste staalfabriek juist ver van alle waterwegen af gelegen.
6. Zowel in Hongarije als in Slowakije wordt de vervoersprestatie merendeels door buitenlandse scheepvaartondernemingen geleverd. In Hongarije is het aandeel van de buitenlandse vloot zelfs nog hoger dan in Slowakije. Voor Roemenië zijn deze gegevens niet beschikbaar.
7. De containermarkt is in het Donaugebied nog niet sterk ontwikkeld, hetgeen aan verschillende factoren ligt. Op de eerste plaats vormt de grote afstand van de industriegebieden tot de zeehavens aan de Zwarte Zee een belemmering, omdat het vervoer hierdoor veel tijd vergt. Op de tweede plaats zijn er op de Donau nog talrijke infrastructurele hindernissen, die eerst uit de weg geruimd moeten worden, voordat het containervervoer een hoge vlucht zal kunnen nemen.
8. Met het oog op de voor de binnenvaart deels ongunstige economisch-geografische omstandigheden van de industrietakken met betrekking tot bulkgoederen, is er op korte termijn niet van een al te groot groeipotentieel bij de vervoersvraag in de Donauvaart uit te gaan.
9. Op middellange of lange termijn bestaat er een mogelijk groter groeipotentieel voor de langs de vaarweg gevestigde industriecomplexen. Dit veronderstelt in vele gevallen echter een herstructurering en modernisering van deze bedrijven.

Deel 1

De vervoersvraag in de herfst van 2010 en vooruitzichten voor 2011

I. SITUATIE EN PROGNOSES MET BETREKKING TOT DE WERELDECONOMIE

De wereldeconomie heeft zich inmiddels weer verregaand hersteld van de diepe inzinking in 2009. Vooral in de staalnijverheid en chemische industrie ging het vanaf halverwege het jaar weer steil bergopwaarts, zodat rond mei 2010 in veel landen alweer het productieniveau van voor de crisis werd bereikt. Daarna was er tot augustus echter weer een kleine dip.

Dit zou erop kunnen wijzen dat het economisch herstel sinds de helft van dit jaar in tempo afneemt, wat gezien de snelheid van het herstel in de voorafgaande periode niet verbaast. Voor de tweede helft van 2010 en voor 2011 moet met een langzamere groei dan in de eerste helft van 2010 worden gerekend.⁴⁰

Voor de ontwikkelings-, drempel- en CIS-landen heeft de Wereldhandelsorganisatie WTO een sterkere groei voorspeld dan voor de ontwikkelde landen (zie tabel). Dit komt verregaand overeen met de vaststelling dat talrijke branches in Europa, zoals de chemische industrie en de staalnijverheid, hun herstel voor een groot deel te danken hebben aan de toegenomen vraag uit Aziatische drempellanden en Zuid-Amerika.⁴¹

40 Ook de OESO en de Europese Commissie hebben in de herfst van 2010 te kennen gegeven dat zij verwachten dat de groei vanaf halverwege 2010 minder zal worden.

41 Zie daartoe eveneens de beoordeling van de Duitse "Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA)". De Duitse uitvoer naar landen buiten de EU toonde bijvoorbeeld in 2010 de sterkste opleving.

Tabel 10: Vrachttuitvoer en BBP naar regio, 2007 tot 2010

Verandering op jaarbasis in% -				
	2007	2008	2009	2010*
Uitvoer van goederen				
Wereld	6.5	2.2	-12.2	13.5
Industriestaten	4.8	0.8	-15.3	11.5
Ontwikkelings- en CIS-landen**	9.0	3.8	-7.8	16.5
Reëel BBP				
Wereld	3.8	1.6	-2.2	3.0
Industriestaten	2.6	0.4	-3.5	2.1
Ontwikkelings- en CIS-landen**	8.0	5.7	2.0	5.9

Bron: WTO * Prognose ** CIS-landen zijn de voormalige staten van de Sovjet-Unie

Voor Duitsland, het land met de grootste logistieke markt in Europa, gaat de Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) voor het jaar 2010 uit van een toename van de export van rond de 16%, en 17% van de invoer (export: +7%; import: +8%).

De sterke euro wordt door de meeste deskundigen weliswaar niet als een bedreiging gezien, maar zij zijn daarentegen wel bevreesd dat de wereldhandel onder druk zou kunnen komen te staan door de toenemend protectionistische tendensen, die volgens hen een reëel gevaar vormen.

II. VERVOERSVRAAG NAAR ECONOMISCHE SECTOR

In het kielzog van het bovengenoemde economische herstel heeft de transportvraag zich in Europa in de eerste helft van 2010 in de meeste West-Europese landen positief ontwikkeld. Een uitzondering vormt Zwitserland, waar de zeer sterk gedaalde overslag van aardolieproducten het algemene resultaat omlaag haalde.

Tabel 11: Goederenvervoer door de binnenvaart in de eerste helft van 2010 in vergelijking met 2009

Land	Eerste helft 2010 (in 1000 ton)	Verandering in% Eerste helft 2010 / Eerste helft 2009
Duitsland	111.391	+11,7
België	39.609	+11,2
Frankrijk	29.355	+9,3
Zwitserland*	3.674	-8,5

* Rijnvervoer in de haven Bazel; Bronnen: VNF; Destatis; ITB; Haven Bazel. Informatie voor Nederland is niet beschikbaar.

In Duitsland steeg het vervoer over het spoor in de eerste helft van het jaar met 18% in vergelijking met het jaar ervoor, en steeg daardoor meer dan het vervoer door de binnenvaart (krap 12%). Daar staat tegenover dat de spoorwegen in het crisisjaar zwaardere klappen te verduren kreeg dan de binnenvaart, wat te wijten was aan de starre vrachtprijzen bij de spoorwegen.

Zowel in de binnenvaart als in het spoorwegvervoer waren de resultaten het beste bij het vervoer van goederen uit het buitenland, namelijk 26,5% voor de binnenvaart, tegen 21,5% bij de spoorwegen. Deze proportioneel grotere groei bij de invoer hangt samen met de gestegen vraag naar grondstoffen door de staalnijverheid en chemische industrie.

Voor de rest van 2010 en voor 2011 verwacht men dat de opwaartse trend in de gehele logistieke sector zal afzakken. De Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services, SCS gaat in de prognose voor 2010 en 2011 uit van een markt-groei van 4 tot 5% voor de gehele logistieke sector. Hierdoor zou het marktvolume in de logistiek in 2011 weer op het niveau van 2008 komen te liggen.

Voor het spoorwegvervoer wordt voor volgend jaar een iets grotere groei dan voor het wegvervoer en de binnenvaart voorspeld.⁴² Het gevolg zou zijn dat de binnenvaart opnieuw marktaandeelen zou verliezen, zij het niet veel.

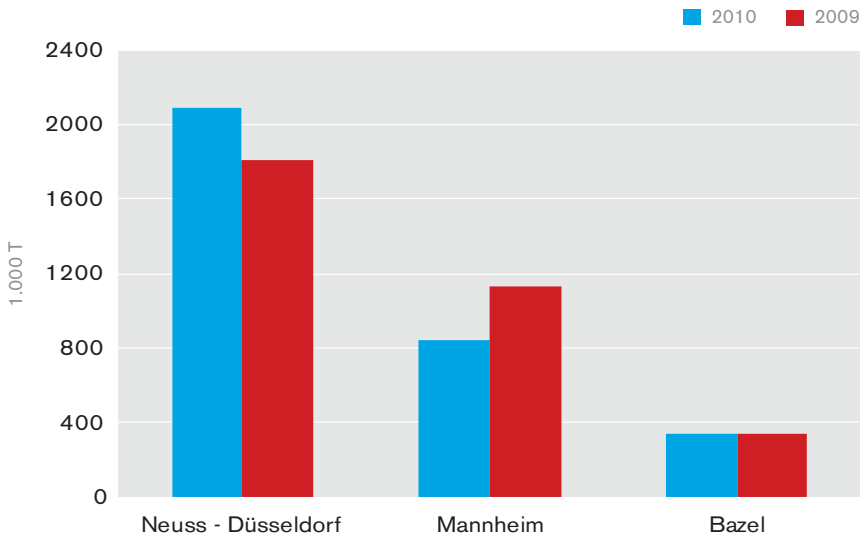
⁴² Voor 2010 en 2011 gaat het instituut Intraplan voor zijn prognose op middellange termijn uit van een verder dalend aandeel van de binnenvaart in de modal-split.

2.1 Landbouwproducten

In de eerste helft van het jaar is het goederenvervoer in het segment levensmiddelen en veevoeders in Duitsland met 9% en in Frankrijk met 10% gestegen. In België boekte men zelfs een plus van 30%, terwijl in de Zwitserse Rijnhavens het resultaat op dat van het jaar ervoor bleef steken.

Als men onderzoekt hoe de overslag zich in de drie belangrijkste Rijnhavens voor dit segment in de periode van januari tot augustus heeft ontwikkeld, dan blijkt dat de resultaten die van het jaar ervoor evenaren. De resultaten per haven zijn echter zeer uiteenlopend (zie afbeelding).

Afbeelding 40: Overslag van levensmiddelen en veevoeders in de drie belangrijkste Rijnhavens in de periode van januari tot september 2010/2009 *



Bron: genoemde havens; * Bazel: januari tot augustus

Bij de meststoffen liepen de resultaten uiteen. In Duitsland en Zwitserland werd een forse stijging waargenomen (+27% in Duitsland). In Frankrijk daarentegen kwam men uit op een minus van 31%. In België schreef men zwarte cijfers met een plus van 10,5%.

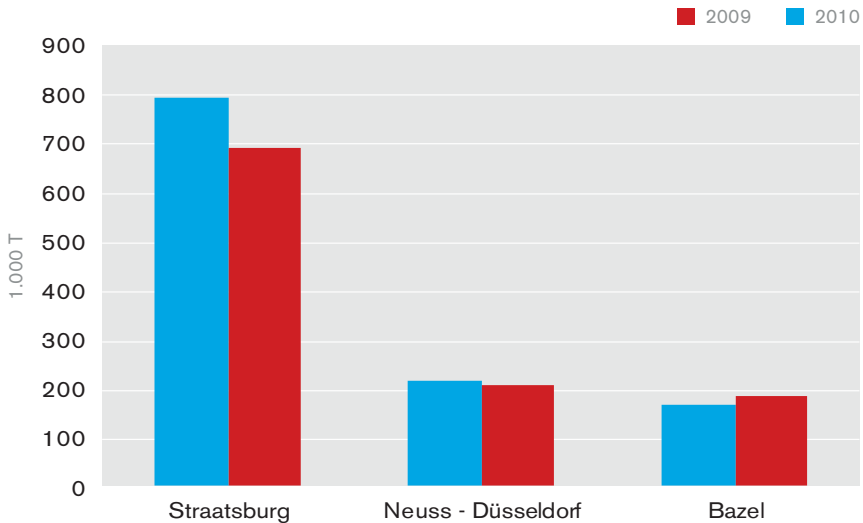
De volgende tabel toont de ontwikkeling bij de landbouwproducten in de eerste helft van het jaar voor België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. De stijging in Frankrijk weerspiegelt zich in de cijfers van de haven van Straatsburg (+10% bij de overslag van graan van januari tot juli).

Tabel 12: Vervoer van landbouwproducten door de binnenvaart

Land	Eerste helft 2010 (in 1000 ton)	Verandering in% Eerste helft 2010 / Eerste helft 2009
Frankrijk	5.535	+19,7
Duitsland	5.500	-3,0
België	1.068	+30,8
Zwitserland*	159	+/- 0

* Rijnvervoer in de haven van Bazel; Bronnen: VNF; Destatis; ITB; Haven Bazel

Afbeelding 41: Overslag van landbouwproducten in de drie belangrijkste Rijnhavens in het tijdvak januari tot augustus 2010/2009



Bron: genoemde havens; * Straatsburg en Bazel: januari tot augustus; Neuss-Düsseldorf: januari tot september

In september 2010 laten de prognoses voor de graanoogst van dit jaar een zeer divers beeld zien. Het lijkt erop dat de resultaten wegens de extreme weersomstandigheden minder goed zullen uitvallen dan vorig jaar.

In de twee grote producerende landen, Frankrijk en Duitsland, verwacht men een opbrengst die onder het gemiddelde zal liggen. Hoe de situatie er volgend jaar uit zal zien, valt niet te voorspellen, omdat de weersomstandigheden, die voor dit segment van wezenlijk belang zijn, een onzekerheidsfactor vormen.

2.2 IJzer- en staalindustrie

Het vervoer van erts en metaalschroot is onder invloed van het herstel in de staalbranche weer flink aangetrokken. De volgende tabel illustreert dit voor verschillende landen in West-Europa.

Tabel 13: Vervoer van erts en metaalschroot door de binnenvaart

Land	Eerste helft 2010 (in 1000 ton)	Verandering in% Eerste helft 2010 / Eerste helft 2009
Duitsland	17.578	+63,2
België	1.522	+6,4
Frankrijk	1.425	+81,8
Zwitserland*	47	+24

* *Rijnvervoer in de haven van Bazel; Bronnen: VNF; Destatis; ITB; Haven Bazel*

Een goed voorbeeld voor het herstel biedt het waterwegendistrict Nancy, waar precies de helft van het vervoer van erts en metaalschroot in Frankrijk plaatsvindt. Dit district bestaat voornamelijk uit de regio Lotharingen en de aangrenzende gebieden. Het vervoer van erts en metaalschroot steeg hier in de eerste helft van het jaar met 284,3%, van 187.000 ton naar 717.000 ton. Dit is te danken aan het opnieuw opstarten van de staalfabrieken in Lotharingen.

Een ander voorbeeld is de haven Luik, waar in april 2010 één van de twee hoogovens van Arcelor-Mittal weer in gebruik genomen is, met gevolg dat de invoer van erts en kolen via de binnenhaven in de eerste helft van het jaar met 400.000 ton en de uitvoer van staalproducten met 150.000 ton steeg.

IJzer- en staalgoederen boekten in Frankrijk een stijging van 25% en in Duitsland van 33%. In Zwitserland registreerden de Rheinhäfen van de beide Bazel-gedeelten een toename van de invoer van 84%, terwijl de uitvoer 3% hoger uitviel.

De vraag naar staal door de automobielbranche is aangetrokken. De staalproductie in België, Duitsland en Frankrijk lag in mei 2010 weer op het niveau van voor de crisis, maar zwakte daarna weer wat af. Voor de rest van het jaar wordt verwacht dat de staalindustrie in Europa haar output-capaciteiten weer meer zal gaan benutten. De drie Europese hoogovens van Arcelor-Mittal, waaronder één in Luik, liggen echter nog steeds stil.

Het komende jaar zal wat de ertsen en metaalproducten betreft, gekenmerkt worden door een verder herstel en een stijgende transportvraag, alleen zal de snelheid van de groei duidelijk afnemen.

2.3 Vaste minerale brandstoffen

In dit segment is de transportvraag in Duitsland en Frankrijk fors gestegen, terwijl er in Zwitserland -tegen de trend in - sprake is van een daling.

Tabel 14: Vervoer van vaste brandstoffen door de binnenvaart

Land	Eerste helft 2010 (in 1000 ton)	Verandering in% Eerste helft 2010 / Eerste helft 2009
Duitsland	17.738	+26,5
België	3.383	+8,6
Frankrijk	2.376	+27,6
Zwitserland*	66	-14

* Rijnvervoer in de haven van Bazel; Bronnen: VNF; Destatis; ITB; Haven Bazel

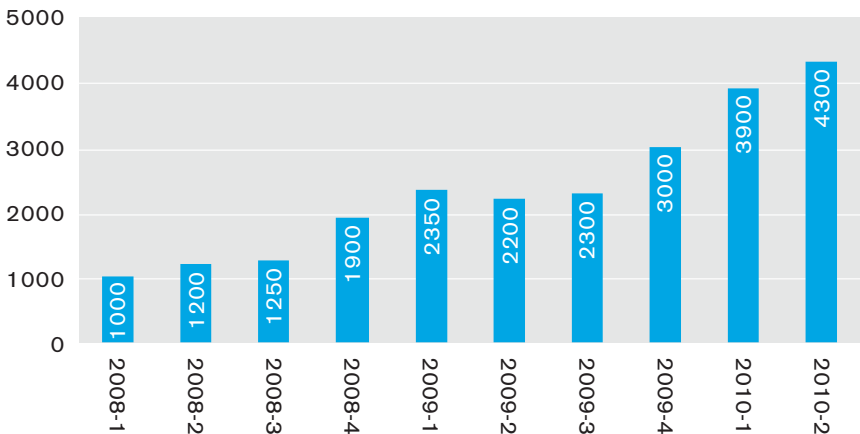
De bovengeschetste ontwikkeling moet vooral tegen de achtergrond van het toegenomen kolenverbruik worden gezien. In Duitsland steeg dit in de eerste helft van het jaar met 35% in vergelijking met het jaar ervoor, waardoor een niveau van meer dan 32 mln. ton werd bereikt. De staalindustrie heeft 9 mln. ton hiervan verbruikt, wat

bijna een verdubbeling is ten opzichte van 2009 (4,9 mln. ton). De energiebranche nam 22,5 mln. ton voor haar rekening, oftewel 23% meer dan in 2009.⁴³

In de binnenhavens bereidt men zich voor op een verder stijgende aanvoer van geïmporteerde steenkolen. In de haven van Duisburg worden de capaciteiten voor de kolenoverslag op grote schaal uitgebreid. Het koleneiland in de haven is bestemd voor de over- en opslag van importkolen uit Rotterdam. De uit de binnenschepen geloste kolen wordt voor het daarop aansluitende vervoer op binnenschepen of treinwagons overgeladen. Er wordt gewerkt aan een uitbreiding van de capaciteit van dit koleneiland van 2,5 mln. tot 4,5 mln. ton.

De binnenvaart wordt bij het vervoer van kolen echter in bepaalde opzichten concurrentie aangedaan door de Betuwelijn, die van Rotterdam naar Duitsland loopt. De frequentie op de route is van 3000 treinen in het laatste kwartaal van 2009 naar 4300 treinen in het tweede kwartaal van 2010 gestegen. Er wordt voor een niet te veronachtzamen deel steenkolen vervoerd. De exploitant van de spoorlijn is de particuliere onderneming Keyrail.

Afbeelding 42: Aantal treinen op de Betuweroute per kwartaal



Bron: Keyrail

43 Bron: AG Energiebilanzen

2.4 Bouwmaterialen

Het conjuncturele herstel in de bouw viel in de eerste helft van het jaar nogal mager uit. Aan het begin van het jaar legde het koude weer veel bouwprojecten stil. In Duitsland viel de vraag voor de openbare bouwprojecten lager uit dan op grond van de talrijke conjunctuurprogramma's van de regering gehoopt werd.

In dit binnenvaartsegment, dat qua hoeveelheden toch het belangrijkste is, werd het er in de eerste helft van 2010 niet beter op, maar eerder slechter, want de transportvraag daalde licht. Alleen België vormt hier een uitzondering.

Tabel 15: Vrachtvervoer van stenen, aarde & bouwmaterialen door de binnenvaart

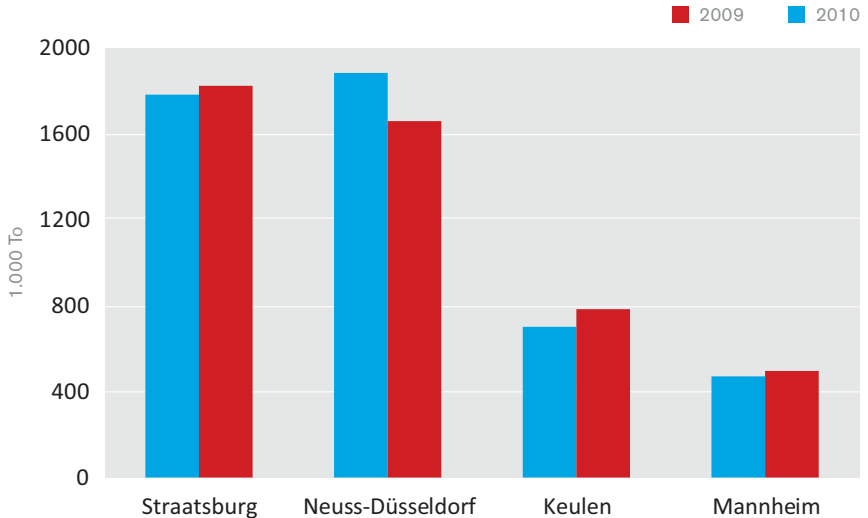
Land	Eerste helft 2010 (in 1000 ton)	Verandering in% Eerste helft 2010 / Eerste helft 2009
Duitsland	20.306	-6,0
Frankrijk	10.768	-2,7
België	8.631	+7,6
Zwitserland*	255	-2

* Rijnvervoer in de haven van Bazel; Bronnen: VNF; Destatis; ITB; Haven Bazel

In drie van de vier grootste Rijnhavens binnen dit segment, werd er in de eerste acht maanden van het jaar een daling vastgesteld. Voor de tweede helft van het jaar zijn er echter bepaalde tekenen die wijzen op een ommekeer.

In de haven Neuss-Düsseldorf slaagde men erin na het einde van de kou de achterstand in vergelijking met het voorafgaande jaar beetje bij beetje in te halen. In september lag de gecumuleerde overslag dan ook al weer 13% boven dat van het voorgaande jaar. Dit kan als een teken voor het herstel van de transportvraag in de rest van het jaar worden opgevat. Ook de Duitse bouwsector verwacht voor het gehele jaar een lichte groei van 1%.

Afbeelding 43: De overslag van stenen, aarde en bouwmaterialen in de vier belangrijkste Rijnhavens in de maanden januari tot augustus 2010/2009



Bron: de genoemde havens. Neuss-Düsseldorf en Mannheim: januari tot september

Voor volgend jaar en ook op langere termijn zijn er echter nauwelijks mogelijkheden voor een substantiële verbetering van de transportvraag in dit segment. Daarom verwacht men dat er in 2011 eerder met een stagnatie zal moeten worden gerekend.

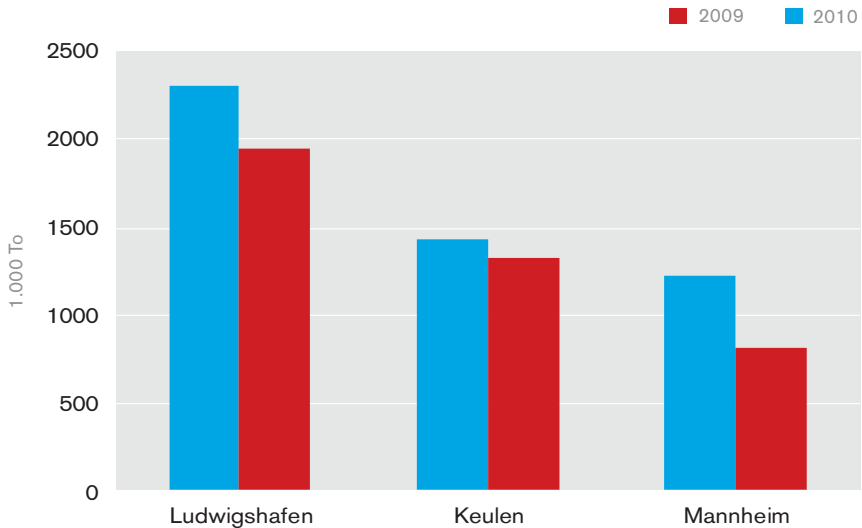
2.5 Chemische producten

Het transport van chemische producten profiteert zeer sterk van het conjuncturele herstel. De Europese federatie van chemische industrie, CEFIC, gaat voor het lopende jaar uit van krachtige groei. In 2011 zal het herstel waarschijnlijk verlangsamen.

In Ludwigshafen, de grootste chemiehaven aan de Rijn, steeg de overslag van chemische goederen van januari tot augustus met 18% ten opzichte van het jaar ervoor. In Keulen, na Ludwigshafen de op één na belangrijkste haven, lag dit cijfer met plus 10% wat lager. Voor de drie belangrijkste havens in dit segment lag de

groei gemiddeld rond de 22%, wat vooral het gevolg was van de sterke groei in Mannheim.

Afbeelding 44: Overslag van chemische producten in de drie belangrijkste Rijnhavens in de periode van januari tot september 2010/2009 *



Bron: Genoemde havens. * Ludwigshafen: januari tot augustus

De totale stijging van 35% voor Frankrijk als geheel was vooral te danken aan het vervoer over het Franse gedeelte van de Rijn.

Tabel 16: Vervoer van chemische producten door de binnenvaart

Land	Eerste helft 2010 (in 1000 ton)	Verandering in% Eerste helft 2010 / Eerste helft 2009
Duitsland	10.295	+20
België	5.285	+30
Frankrijk	945	+35
Zwitserland*	350	-2

* Rijnvervoer in de haven van Bazel; Bronnen: VNF; Destatis; ITB; Haven Bazel

Volgens inlichtingen van de Duitse “Verband der Chemischen Industrie” (VCI) is de instorting van de productie inmiddels (herfst 2010) weer vrijwel volledig ingehaald. Dat neemt niet weg dat ook de VCI voor de komende maanden uitgaat van een verlangzaming van het herstel. De transportvraag zal in 2011 weliswaar blijven toenemen, maar het groeitempo zal vertragen.

2.6 Aardolieproducten

Voor Duitsland en Zwitserland leverden de eerste zes maanden een teruggang in de getransporteerde hoeveelheden op. In Frankrijk en België vielen de resultaten juist beter uit.

Tabel 17: Vervoer van aardolieproducten door de binnenvaart

Land	Eerste helft 2010 (in 1000 ton)	Verandering in% Eerste helft 2010 / Eerste helft 2009
Duitsland	16.426	-10
België	9.333	+5
Frankrijk	2.967	+14,2
Zwitserland*	1.738	-20,3

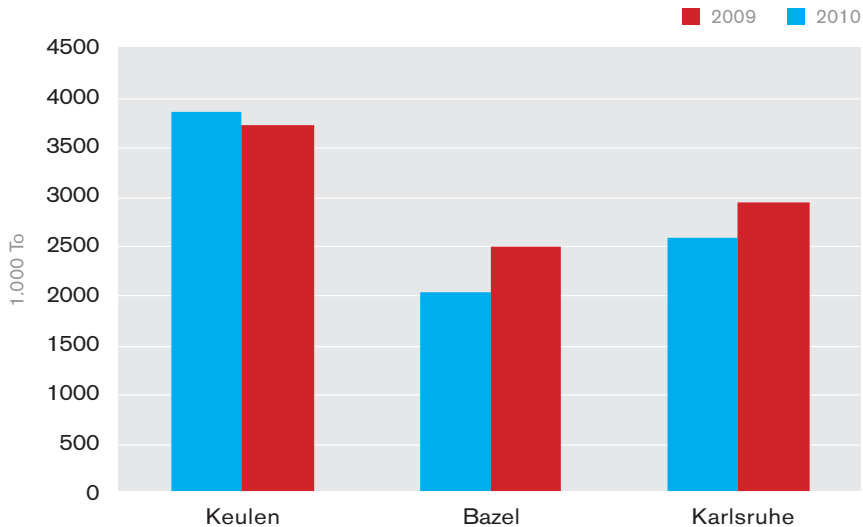
* Rijnvervoer in de haven van Bazel; Bronnen: VNF; Destatis; ITB; Haven Bazel

De reden voor de ontwikkeling in Duitsland en Zwitserland moet gezocht worden in de dalende vraag naar aardolieproducten in de eerste helft van het jaar, die het gevolg was van de sterke prijsstijging. Om te voldoen aan de vraag naar stookolie werden daarom voornamelijk de eigen voorraden aangesproken.

In Zwitserland kelderde de afzet van stookolie in het eerste semester met 40%. Daarom valt te verwachten dat de voorraden in de tweede helft van het jaar weer zullen worden aangevuld. Dat de prijsontwikkeling sinds mei een stuk rustiger geworden is, zal daar zeker aan bijdragen.

De totale overslag in de drie belangrijkste Rijnhavens liep in de periode van januari tot augustus circa 8% terug. In Bazel en Karlsruhe leverde dit een minus op, terwijl in Keulen tegen de trend in een lichte groei werd geboekt.

Afbeelding 45: Overslag van aardolieproducten in de drie belangrijkste Rijnhavens van januari tot september 2010/2009*



Bron: De genoemde havens* Bazel: tot augustus

In de Zwitserse Rijnhavens aan de twee kanten van de grens in Bazel laten de cijfers over de toevoer van diesel voor de bevoorrading een daling van 10% zien, terwijl de toevoer van benzine voor de voorraden 1,5% lager lag. Aangezien de twee Zwitserse raffinaderijen op volle kracht draaiden, komt dit neer op een lagere importvraag naar brandstoffen, en dus minder Rijnvervoer.

Het vervoer van aardolieproducten neemt de laatste tijd structureel af. De redenen daarvoor moeten vooral worden gezocht in een steeds lager verbruik van stookolie door de consumenten. Het aandeel met olie gestookte verwarmingen in woonhuizen in Duitsland is in 2009 voor de eerste keer onder de drempel van 30% gevallen.⁴⁴ In nieuwbouw hebben olietetels nog slechts een marktaandeel van 1,6%. Ook het verbruik van benzine en kerosine is vorig jaar in Duitsland verder teruggelopen, terwijl het verbruik van diesel licht steeg.

⁴⁴ Bron: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (2010)

Het is denkbaar dat deze onevenwichtige verdeling tussen de raffinaderijproductie en het verbruik van diesel, resp. benzine niet alleen maar nu, maar ook op langere termijn een potentieel voor de handel en het vervoer van minerale olieproducten blijft vormen. Nu in Europa de focus meer en meer op dieselveertuigen gericht wordt, is de productie van benzine groter dan op de markt kan worden afgezet. Daarentegen is de vraag naar benzine in de VS groter dan het door de raffinaderijen geproduceerde aanbod. Dit is bevorderlijk voor de handel en het vervoer van minerale olieproducten.

Deze trend heeft de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam ertoe bewogen hun tankterminals en opslagcapaciteiten voor olieproducten uit te breiden. Verder wordt verwacht dat raffinaderijcapaciteiten binnen een jaar of tien vanuit Europa naar olieproducerende landen zullen worden verplaatst. Bij een dergelijk scenario zou de invoer van aardolieproducten in de zeehavens stijgen, met dien verstande dat ook de transporten door de binnenvaart zouden kunnen gaan toenemen.

2.7 Containers

In de eerste helft van 2010 is de mondiale overslag van containers in de zeevaart met 17,3% gestegen.⁴⁵ Ook in de Europese zeehavens was er dankzij het herstel van de wereldhandel in de eerste helft van het jaar een duidelijke opleving. De overslag van over zee aangevoerde containers steeg in Antwerpen in de eerste zes maanden van het jaar met 20% (gewicht) resp. met 16% (TEU). In de grootste Europese containerhaven, Rotterdam, steeg de in TEU gemeten overslag met 18%.

Eén van de gevolgen van de economische crisis was overigens een toename van het aandeel van de binnenvaart in de modal-split, van 30 naar 33%. De binnenvaart bleek bij de totstandkoming van de transportprijzen tijdens de crisis flexibeler dan het spoor, wat naast het wegvallen van de opstoppingen bij de terminals één van de hoofdredenen was voor de verschuiving binnen de modal-split in Rotterdam.

De toegenomen zeehandelsactiviteiten kwamen ook het vervoer naar het achterland door de binnenvaart ten goede. In Duitsland resulteerde dit in de eerste helft van het jaar in een stijging van 21% in vergelijking met het jaar ervoor (op basis van

⁴⁵ Bron: ISL Bremen op basis van een analyse van 70 leidende havens.

TEU). Op de Franse waterwegen steeg het containervervoer uitgedrukt in TEU in het eerste semester met 8,5%. Het Franse gedeelte van de Rijn stak de overige waterwegen de loef af met +35%. Op de Rhône en vooral ook in Noord-Frankrijk werden er verliezen geboekt, die echter onder de 10% bleven. Op de Seine werd hetzelfde resultaat als het voorgaande jaar geboekt.

Volgens ramingen van de WTO zal de groei van de wereldhandel in 2011 verlangzamen. Dit zal ook de expansie van het containervervoer afremmen.

III. VRAAG IN DE PASSAGIERSVAART

Het segment dagtochten heeft dit jaar het aantal passagiers zien afnemen. De reden hiervoor is niet zo zeer de economische crisis, als wel het slechte weer in de lente, terwijl augustus ook niet bepaald gunstig uitpakte. Afgezien van het weer heeft ook de uitbarsting van de Eyjafjallajökull op IJsland, waardoor in mei het vliegverkeer werd lamgelegd en het reisverkeer werd gedecimeerd, aan de daling bijgedragen.

Het bedrijfsleven hoopt dat het aantal passagiers tegen het einde van het jaar nog een hausse zal vertonen, omdat scheepsreizen bij de ondernemingen steeds meer in trek komen om het jaar af te ronden.

Terwijl de branche “dagtochten” verwacht dat de jaarresultaten niet al te best zullen uitvallen, heeft het segment van de riviercruises niet veel onder het slechte weer te lijden gehad. Volgens de woordvoerders van de branche waren de schepen goed bezet. De vraag groeit gemiddeld met 5% per jaar.

De Amerikaanse toeristen uit de VS zijn ondanks de ietwat zwakke dollar van de laatste tijd nog steeds een stuwende kracht als het gaat om de steeds verder toeneemende vraag. Alleen tijdens de uitbarsting van de IJslandse vulkaan werd de stroom van Amerikaanse toeristen uit de VS tijdelijk onderbroken. Een enkele reis werd gecancelled, maar dat zal het uiteindelijke jaarresultaat niet al te zeer beïnvloeden.

Meer in het algemeen begint er zich in de riviercruisevaart een trend in de richting van een verdere differentiatie van het product af te tekenen. De scheepsreizen

worden niet als een homogeen product aangeboden, maar in de vorm van zeer verschillende varianten, die zich al naar gelang het begeleidend programma, de gastronomie en een heel scala van details van elkaar onderscheiden. Hierdoor wordt geprobeerd zoveel mogelijk verschillende klantengroepen met specifieke wensen en voorkeuren aan te spreken.⁴⁶

Riviercruiseschepen worden steeds vaker bij beurzen en andere grote evenementen als hotels ingezet. De schepen meren tijdens de beurs in deze steden af en verhogen op deze manier het aantal beschikbare hotelbedden in de stad.

46 Zo worden bijvoorbeeld riviercruises aangeboden voor liefhebbers van bepaalde literatuur

Deel 2

Verhouding tussen vervoersaanbod en -vraag

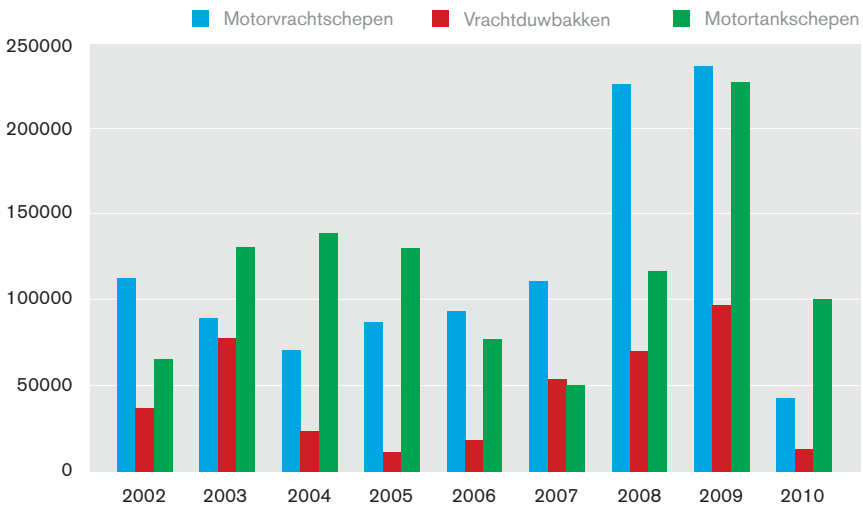
INLEIDING

In de meeste marktsegmenten die voor de drogeladingvaart van groot belang zijn en ook in het segment chemische producten is de vervoersvraag in West-Europa weer terug op het niveau van voor de economische crisis.

Om de marktsituatie te kunnen beoordelen, zullen eerst de recente ontwikkelingen in de vervoersvraag onder de loep worden genomen. In de Donaustaten is, wat de vervoersvraag betreft, de crisis nog niet overwonnen. Er is nog steeds een overschot aan laadruimte. Het is niet mogelijk een precies beeld te schetsen van de samenstelling van deze capaciteiten en de te verwachten ontwikkelingen. Daarom zal hier vooral de West-Europese markt centraal staan.

I. ONTWIKKELING VAN DE VLOOT: NIEUWE VAARTUIGEN

Afbeelding 46: Nieuw gebouwde schepen



Bron: IVR (*) 10 eerste maanden van 2010

1. Laadruimte in de drogelingvaart

In de eerste drie kwartalen van 2010 zijn er slechts veertien nieuwe motorvrachtschepen met een capaciteit van rond de 53.000 ton en zes nieuwe duwbakken met een capaciteit van 18.500 ton bijgekomen. Dat is ongeveer één derde van het aantal motorvrachtschepen dat in dezelfde periode vorig jaar in de vaart is gekomen. Het grootste gedeelte van deze schepen werd in de eerste vier maanden van het jaar te water gelaten. Dit wijst erop dat in de drogelingvaart de scheepsbouw binnenkort voorlopig stil zal komen te liggen, omdat er op dit moment geen nieuwe schepen meer besteld worden.

2. Laadruimte in de tankvaart

In de eerste negen maanden van 2010 zijn er 52 nieuwe motortankschepen met een capaciteit van rond de 148.000 ton op de markt gekomen. Het ritme waarmee de nieuwe schepen in de vaart komen, is vergelijkbaar met dat in 2009. Daaruit kan de conclusie worden getrokken dat de herstructurering van de tankvloot ondanks de economische crisis verder gaat.

3. Passagiersschepen

In de passagiersscheepvaart zijn in West-Europa in het laatste decennium jaarlijks gemiddeld circa tien nieuwe eenheden op de markt gekomen. Volgens recente gegevens zal het aantal in 2010 in principe niet anders komen te liggen, te meer omdat deze markt vrijwel niets van de economische en financiële crisis te merken had. In de eerste negen maanden van dit jaar zijn er vijf nieuwe hotelschepen in bedrijf genomen.

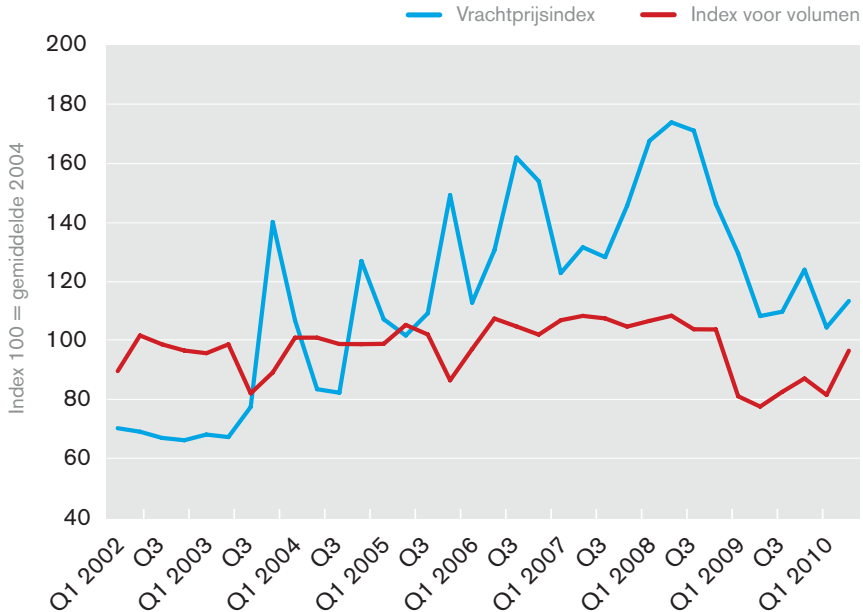
II. BENUTTING VAN DE BESCHIKBARE LAADCAPACITEITEN

1. Laadruimte in de drogelingvaart

Hoewel de vraag naar vervoer in de belangrijkste goederencategorieën sinds maart van dit jaar (op maandbasis) weer het niveau van voor de crisis heeft bereikt, kan tevens worden vastgesteld dat de vrachtprijzen nog niet in dezelfde mate zijn aangetrokken en dit ondanks het feit dat de watervoering vergelijkbaar is.

Op dit moment laat vooral de benutting van de capaciteit van grotere eenheden nog te wensen over. Dit heeft echter ook gevolgen voor middelgrote en kleinere eenheden, omdat een deel van de transporten die zij normaal gesproken voor hun rekening nemen, nu door grotere eenheden wordt verricht.

Afbeelding 47: Ontwikkeling van de hoeveelheden en vrachtprijzen op de Rijn



Bronnen: Destatis, NEA

Tussen voorjaar 2008 en herfst 2010 zijn bijna 700.000 ton zeer productieve scheeps capaciteiten op de markt gekomen. Dit komt overeen met een capaciteits-toename in ton van meer dan 7%. De gevolgen voor het aanbod op de markt zijn echter aanzienlijk groter, omdat het hier op schepen gaat die zeer efficiënt ingezet kunnen worden.

In de jaren 2002 tot 2008 heeft de ontwikkeling van de vloot gelijke tred gehouden met de groeitrend in de vraag. Toen de vraag vanwege de financiële crisis van het ene op het andere moment instortte, werd ook het evenwicht op de markt verstoord.

Talrijke schepen die op dat moment in bouw waren, werden pas in 2009 en 2010 aan de reeds bestaande capaciteiten toegevoegd. Dit heeft de discrepantie tussen vraag en aanbod als gevolg van de economische crisis verder vergroot. Pas als de vraag met minstens 15% boven het niveau van voor de crisis komt te liggen, kan er op de markt weer een evenwicht worden verwacht.

2. Tanklaadruimte

Afgezien van de seizoensgerelateerde cyclische schommelingen, werden er in de eerste helft van 2010 qua hoeveelheid minder aardolieproducten vervoerd dan het jaar ervoor (- 10%).

In het segment chemische producten is de vraag net als in de belangrijkste goederencategorieën in de drogeladingvaart, duidelijk aangetrokken.

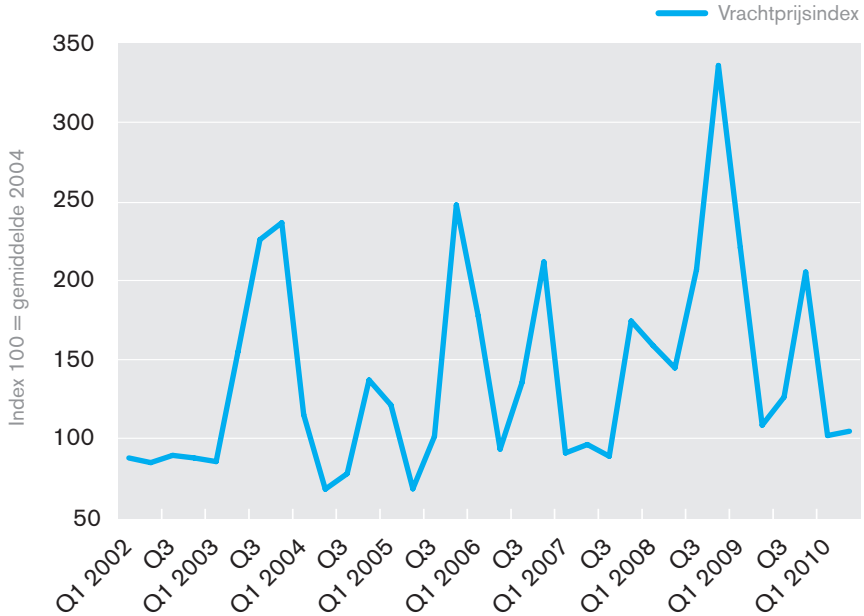
Het vervoer van aardolieproducten toont een structureel dalende tendens. Het groeipotentieel in de chemiesector is daarentegen niet voldoende om deze daling te compenseren. Daarnaast zijn sinds 2008 ongeveer 450.000 ton nieuwe capaciteiten op de markt gekomen. Dit komt overeen met een uitbreiding van de laadcapaciteiten van rond de 20%. In vergelijking met de capaciteit van de vloot in 2002 is dit een verhoging van 60%.

De vervoerscapaciteit wordt groter door het op de markt brengen van nieuwe dubbelwandige schepen en de ombouw van bestaande schepen. Op die manier wordt het aanbod op de markt alsnog groter. De nieuwe dubbelwandige schepen bevinden zich in een moeilijke situatie omdat enkelwandige schepen voorlopig nog over een marktvoordeel beschikken.

In de volgende 2 tot 3 jaar moet met een groeiende onevenwichtigheid rekening gehouden worden, die pas vanaf 2015 en 2018 zou kunnen afnemen wanneer als gevolg van de inwerkingtreding van de regeling inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen de enkelwandige schepen van de markt zullen worden verdrongen.

De huidige situatie leidt tot zeer lage vrachtprijzen, behalve in tijden van seizoensgerelateerde inkopen en overgangspannen op de termijnmarkten (Backwardation/Contango).

Afbeelding 48: Vrachtprijsindex in de tankvaart



Bron: NEA / PJK International B.V.

In de eerste helft van 2010 en zelfs nog in de zomer bleven de vrachtprijzen op een laag niveau hangen.

Ondanks het feit dat de tankvaartmarkt door een extreem grote volatiliteit wordt gekenmerkt, kan een dalende trend van de vervoersvraag worden vastgesteld.

Zoals uit de vrachtprijsindex blijkt, wordt de tankvaartmarkt door een extreme grote volatiliteit gekenmerkt. De oorzaak hiervoor ligt in het complexe samenspel tussen een sterk schommelende vraag en een grote afhankelijkheid van de waterstanden. In deze situatie kan de verhouding tussen vraag en aanbod op de markt alleen over een langere periode worden geanalyseerd of beoordeeld. Desalniettemin kan men nu al zien aankomen dat de marktsituatie in de jaren 2013 tot 2016, respectievelijk 2019, niet erg rooskleurig zal zijn, om niet te zeggen zeer kritisch, als de toevoeging van nieuwe scheepscapaciteiten niet tegelijkertijd gecompenseerd wordt door het vertrek van enkelwandige schepen, die geleidelijk aan overtollig worden.

Deel 3

Situatie van de binnenvaart- ondernemingen

2009 en eerste helft 2010

INLEIDING

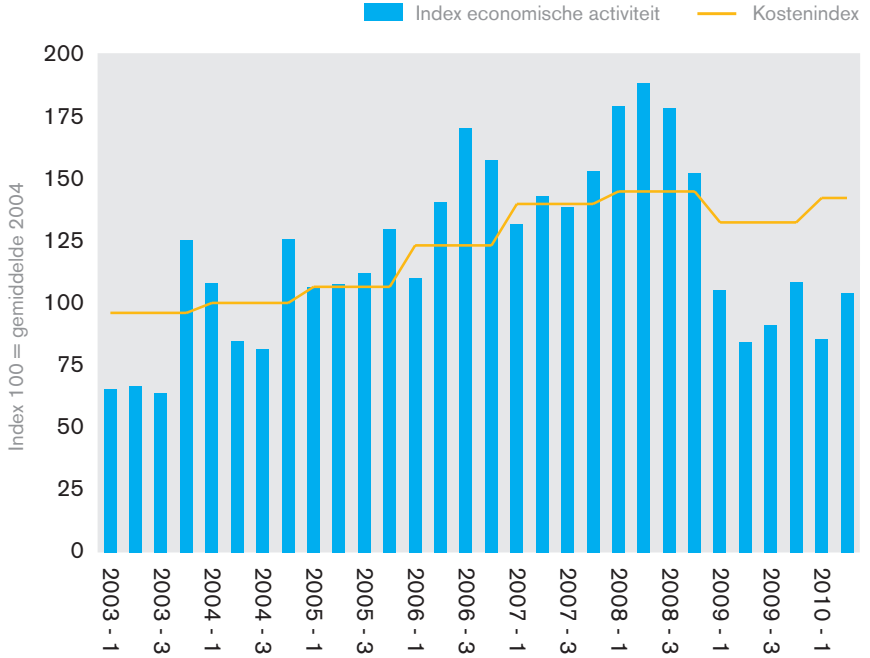
Nu de transportvraag weer aantrekt, maar de vrachtprijzen vanwege de overcapaciteit op de markt laag blijven, is het belangrijk de situatie van de binnenvaartondernemingen vanuit de optiek van bezettingsgraad en kostenontwikkeling te analyseren. Het begrip bezettingsgraad wordt gemeten aan de hand van een combinatie van de gemiddelde lading en de in elke sector (drogeladingvaart/ tankvaart) vervoerde hoeveelheden. Ook hier geldt het jaargemiddelde van 2004 als referentie, omdat dit jaar als “gemiddelde” kan worden beschouwd.

I. ONTWIKKELING VAN DE BEDRIJFSACTIVITEITEN

1. Drogeladingvaart

Na het lage niveau in 2009 bewoog de productie van de drogeladingvaart zich in de eerste helft van 2010 op een hoger, maar nog steeds onbevredigend niveau. De vervoerde hoeveelheid heeft nog altijd niet het niveau van voor de crisis bereikt terwijl ook de vrachtprijzen nog steeds zeer laag zijn. Vooral de grote eenheden hebben te kampen met een onvoldoende bezetting om de hoge financieringskosten te kunnen dekken. In 2009 zijn de exploitatiekosten niet in dezelfde mate gedaald als de productie.

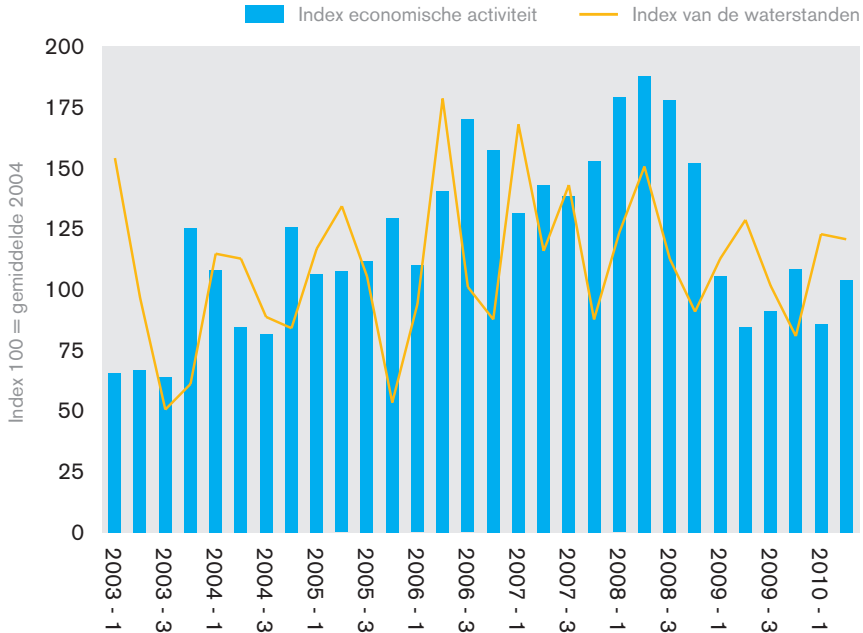
Afbeelding 49: Vergelijking tussen economische activiteit in de drogeladingvaart en ontwikkeling van de kosten



Bron: CCR-secretariaat

In het vierde kwartaal van 2009 deed zich een lichte opleving voor, toen de vraag aantrok vanwege de lage waterstanden.

Afbeelding 50: Economische activiteit in de drogelandingvaart in relatie met de waterstanden



Bron: CCR-secretariaat

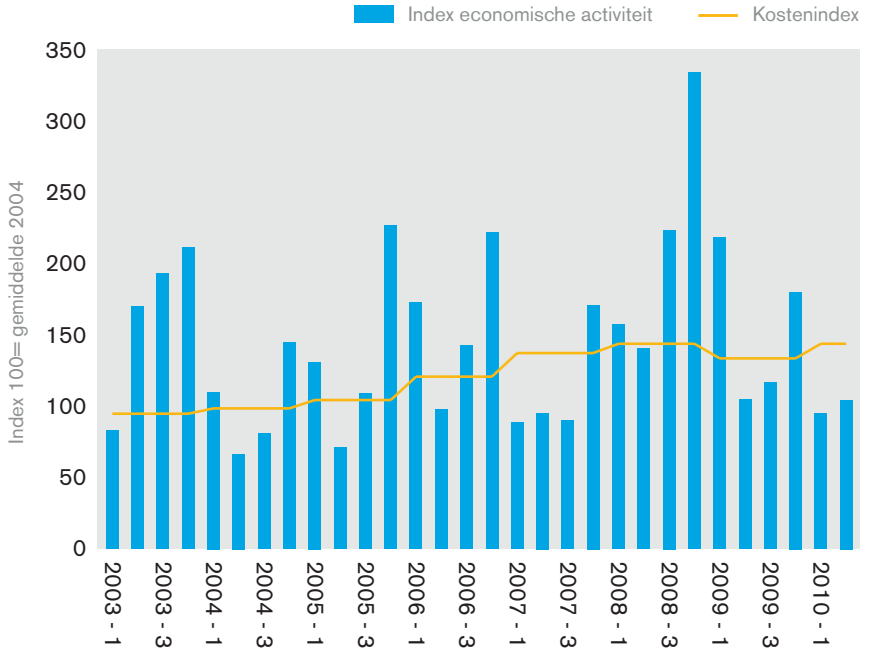
Het tweede kwartaal van 2010 laat eveneens een stijging van de productie zien, maar in dit geval hangt de stijging samen met duidelijk toegenomen transporthoeveelheden, terwijl de waterstanden een volledige belading van de schepen mogelijk maakte. Nu de vraag toeneemt, mag verwacht worden dat het ook met de productie in de komende maanden bergopwaarts zal gaan.

2. Tankvaart

Afgezien van het vierde kwartaal, toen een seizoensgerelateerde opleving van de aardoliemarkt de vraag bevorderde, was de productie in de tankvaart zowel in het voorjaar als in de zomer van 2009 laag. In de eerste twee kwartalen van 2010 deed zich wat dit betreft geen verandering voor.

Dit maakt het er voor het bedrijfsleven niet gemakkelijker op, en al zeker niet voor de nieuwe dubbelwandige schepen, die hogere bedrijfskosten moeten dragen dan de vaak al afgeschreven enkelwandige schepen.

Afbeelding 51: Vergelijking tussen economische activiteit in de tankvaart en ontwikkeling van de kosten

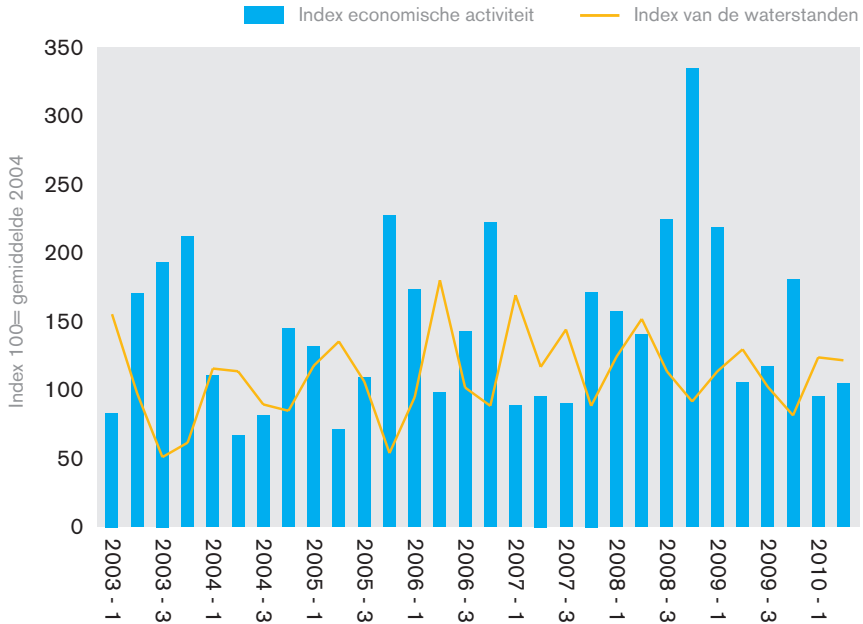


Bron: CCR-secretariaat

De waterstand heeft invloed op de laaddiepte van schepen en daarmee uitwerking op het vrachtprijsniveau en derhalve ook op de economische activiteit van het bedrijfsleven.

Daarnaast is bepaald de vraag de vervoerde hoeveelheid.

Afbeelding 52: Economische activiteit in de tankvaart in relatie met de waterstanden



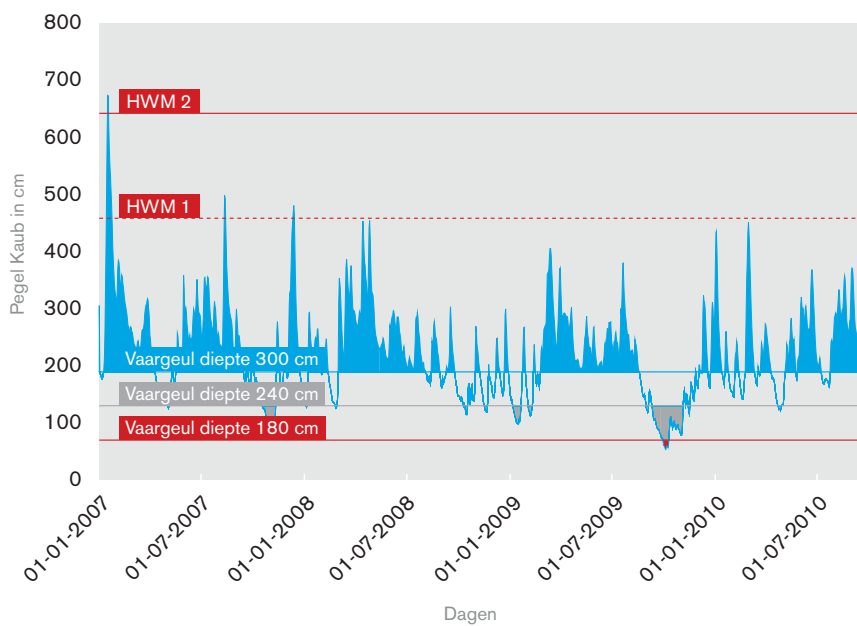
Bron: CCR-secretariaat

3. Invloed van de waterstanden

In de herfst van 2009 en de eerste helft van 2010 waren de waterstanden hoog genoeg om een volledige laaddiepte toe te staan.

In de winter 2009-2010 was er slechts een korte periode waarin er in zekere zin sprake was van een tekort aan water.

Afbeelding 53: Waterstanden bij Kaub



Bron: BAG

II. ONTWIKKELING VAN DE KOSTEN

1. Algemene kostenontwikkeling

Tabel 18 : Vergelijking van de kostenstructuur voor nieuwe motorvrachtschepen

Referentiejaar 2004		door eigenaar geëxploiteerde motorvrachtschepen	door een rederij geëxploiteerde motortankschepen
Brandstof		20%	18%
Personeelskosten		40%	42%
Overige kosten	Rente	40%	40%
	Verzekeringen		
	Onderhoud		

Bron: Secretariaat van de CCR

Na aggregatie ziet de ontwikkeling van de verschillende uitgavenposten er als volgt uit:

Tabel 19: Kostenindex

Index	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Brandstof	84	100	130	145	148	181	122	163
Personeelskosten	98	100	101	103	105	108	111	113
Overige kosten	100	100	100	132	170	163	161	163
Index totale kosten drogeladingvaart	96,0	100,0	106,4	123,0	139,6	144,6	132,2	142
Index totale kosten tankvaart	94,3	98,0	103,8	120,1	136,6	143,1	132,9	143

(*) Geraamd. Bron: secretariaat van de CCR

Zowel in de drogeladingvaart als in de tankvaart zijn de bedrijfskosten met ongeveer 7% gestegen. Deze stijging is voor het grootste gedeelte te wijten aan gestegen brandstofkosten.

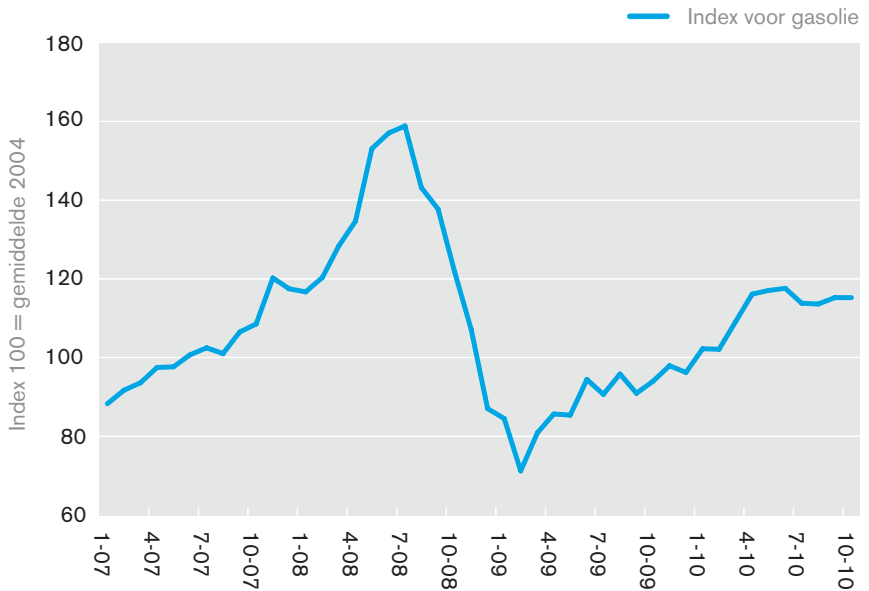
2. Brandstof

De brandstofprijzen zijn na het dieptepunt in het tweede kwartaal van 2009 weer gestegen tot een prijspeil dat ongeveer het midden houdt tussen het dieptepunt in 2009 en het maximum halverwege 2008. Vergeleken met het dieptepunt in het tweede kwartaal van 2009 zijn de brandstofprijzen inmiddels al weer met 62% gestegen. In veel transportcontracten worden stijgingen van de brandstofprijzen door de zogeheten "gasolieclausules" gedeeltelijk in de transportprijs doorberekend.

Tabel 20: Gemiddelde, jaarlijkse gasolieprijzen

Jaar	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Prijs voor 100 l diesel	28,50	30,07	35,88	46,67	52,12	53,16	67,94	46,30	58,41

Afbeelding 54: Brandstofprijzen



Bron: CBRB – secretariaat

3. Personeelskosten

In de jaren 2009 en 2010 zijn de personeelskosten matig gestegen. Hierbij mogen de in een akkoord overeengekomen loonsverhogingen niet buiten beschouwing blijven:

- In Duitsland werden de lonen bijvoorbeeld op 1.7.2010 (na + 3% op 1.1.2009) met 1,1% verhoogd.
- In Nederland stegen de lonen in 2010 met ongeveer 0,75%.

Bovendien voltrekken er zich op de arbeidsmarkt in de binnenvaart structurele veranderingen betreffende de werkgelegenheid: er wordt steeds meer personeel ingezet dat afkomstig is uit derde landen. Tot deze derde landen horen niet alleen de gebruikelijke binnenvaartlanden in Europa, maar steeds meer ook ver weg gelegen landen. De tewerkstelling van ingezetenen uit derde landen geschiedt via kanalen en constructies die een controle op de toepasselijke arbeidsvoorwaarden er niet gemakkelijker op maakt. Door deze constellatie is het moeilijk om in te schatten of de personeelskosten alleen rechtstreeks door verhogingen in de cao's worden beïnvloed.

4. Onderhoudskosten

De stijging van de staalprijzen heeft de onderhoudskosten duurder gemaakt. Verdere prijsverhogingen worden niet uitgesloten. In België verwacht men dat de onderhoudskosten in 2010 ongeveer 3,4% hoger zullen liggen dan tijdens het dieptepunt in 2009.

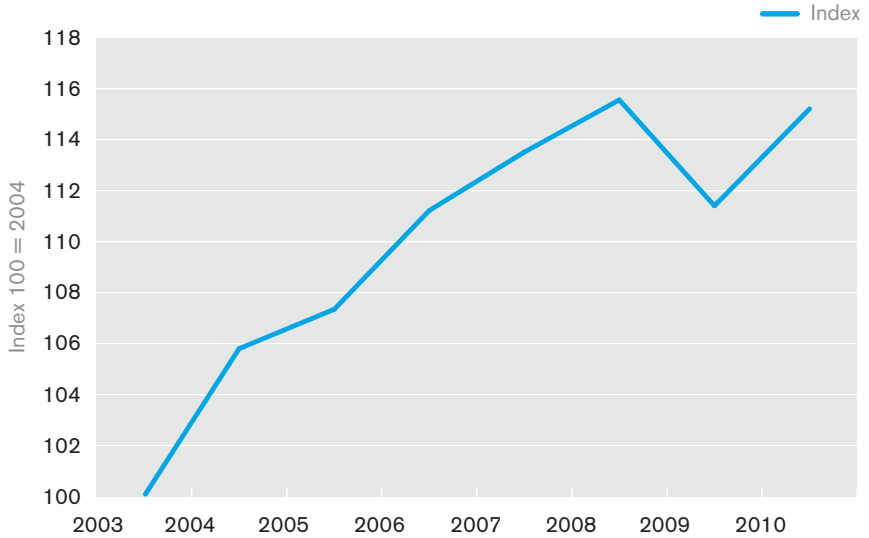
Zolang de scheepswerven echter nog niet op volle toeren draaien en nog capaciteiten vrij hebben, blijft een verdere prijsstijging binnen de perken.

De oorzaak voor deze situatie is tweeërlei:

Ten eerste worden er nog maar zelden drogeladingschepen uitgerust, waardoor de gespecialiseerde werven met een zeer veel lagere vraag geconfronteerd worden. In de eerste helft van 2010 werden nog enige schepen opgeleverd, maar sindsdien zijn er geen nieuwe bestellingen meer binnengekomen.

Ten tweede gaan veel scheepseigenaren er vanwege de moeilijke financiële situatie toe over, onderhoudswerkzaamheden uit te stellen en alleen maar het hoogst noodzakelijke te laten uitvoeren.

Afbeelding 55: Onderhoudskosten



Bron: ITB

5. Financiering en financieringskosten

De rentevoet heeft zich over het algemeen vanaf halverwege 2009 op een vrij laag niveau gestabiliseerd.

Vanwege de naar verhouding nog steeds vrij zwakke opbrengsten en de onzekere toekomst, zijn de banken vooralsnog niet zeer geneigd in de drogeladingvaart te investeren.

In de tankvaart worden de investeringen nog wel gefinancierd, maar alleen bij inbreng van vrij veel eigenkapitaal.

6. Verzekeringen

De markt toont momenteel een overcapaciteit aan laadruimte. In de drogeladingvaart is dit het gevolg van het massaal op de markt komen van nieuwe schepen en van een door de financiële crisis ingezakte vervoersvraag. De drogeladingvaart heeft zich nog steeds niet helemaal van de klappen hersteld. Deze situatie heeft er samen met de moeilijkheden om door kredieten investeringen gefinancierd te krijgen, toe geleid dat er nog maar nauwelijks transacties plaatsvinden waarbij grotere eenheden van hand wisselen. Het gevolg is dat er veel onzekerheid bestaat over de economische waarde van de schepen, waardoor ook de verzekeringswaarde van de schepen lager wordt geschat.

In de tankvaart bieden de bouwprijzen voor dubbelwandige schepen nog een referentiewaarde voor de taxatie van de schepen.

De daling van de verzekeringswaarde van vooral oudere schepen heeft als neveneffect dat de kosten voor de verzekering afnemen.

CONCLUSIE

De bedrijfseconomische situatie van de drogeladingvaart wordt momenteel door een lichte stijging van de bedrijfskosten gekenmerkt. De productie is door de bank genomen ontoereikend, omdat de transporthoeveelheden te gering zijn en de beschikbare capaciteiten niet optimaal kunnen worden ingezet. Daardoor is de bedrijfseconomische situatie van veel scheepvaartondernemingen nog steeds zeer moeilijk, ondanks het feit dat de vraag naar vervoer in vergelijking met de vraag tijdens het dieptepunt van de crisis duidelijk gestegen is.

In de tankvaart wordt de situatie van veel exploitanten van dubbelwandige schepen er niet beter op nu de vraag nog steeds te wensen over laat en de transportcapaciteiten op de markt gestaag toenemen. Bovendien zijn de bedrijfskosten licht gestegen, terwijl de vrachtprijzen ondanks hun grote volatiliteit op middellange termijn eerder lijken te stagneren.

SAMENVATTING EN VOORUITZICHTEN

De groei van de vervoersvraag heeft zich, na het dieptepunt in het voorjaar van 2009, voortgezet. Deze weerspiegelt in het bijzonder de opleving die de economie in Duitsland – voor het vervoer over water het belangrijkste land- te zien heeft gegeven. Bepalende segmenten zijn die van de staalindustrie, de kolen, de chemische industrie en dat van het vervoer van containers. In het bijzonder bij de staalindustrie wordt die groei voor een deel verklaard door inhaaleffecten, noodzakelijk wegens de zeer drastische productiebeperking bij het invallen van de crisis. Alleen al om die reden mag deze groei voor de komende maanden niet als prognose geëxtrapoleerd worden, maar moet eerder met een afvlakking worden gerekend. Die afvlakking van de groei geldt overigens voor de gehele economie in deze regio. Per saldo rest desalniettemin een scenario van voortgaand herstel van de algemene economie en daarmee van de vraag naar transport.

Daarbij kunnen enkele kanttekeningen worden geplaatst. Zo is het containervervoer sterk gerelateerd aan de wereldhandel en de bestedingen in de verschillende economieën. De vertraging in de groei die op wereldschaal in 2011 wordt verwacht zal haar uitwerking op dit vervoer niet missen. Bijgevolg zou dit segment de komende tijd eerder gematigd kunnen ontwikkelen, waarbij een zekere volatiliteit in de vervoersvraag zou kunnen optreden. Verder mag de concurrentieverhouding tussen de binnenvaart en het spoor niet uit het oog worden verloren. Gold de binnenvaart lange tijd als de onbetwiste prijsleider op de gemeenschappelijke markt van beide modaliteiten, inmiddels kan worden vastgesteld dat de spooroperators hun posities op alle fronten consolideren. De ontwikkeling van het marktaandeel van de binnenvaart ten opzichte van deze concurrerende modaliteit wordt daarmee een belangrijk aandachtspunt bij de groeiverwachtingen. Tenslotte is er de specifieke situatie in de tankvaart. Structurele ontwikkelingen ten aanzien van het gebruik van minerale producten (substitutie, besparingen, op termijn ook verplaatsing van productiecapaciteit) zijn verantwoordelijk voor regressie van de vervoersvraag. Tegelijkertijd groeit de vloot in omvang, en overigens nog meer in productiviteit, als gevolg van de volledige omschakeling op de inzet van uitsluitend dubbelwandige schepen tegen de horizon van 2019. De schaalvergroting op het niveau van de individuele schepen heeft weliswaar het uitbuiten van schaalearde effecten mogelijk gemaakt, maar tegelijkertijd de kwetsbaarheid voor laag water sterk vergroot. Deze

ontwikkeling draagt ertoe bij dat de volatiliteit in dit segment nog extra versterkt wordt door het effect van de waterstand op de beschikbare capaciteit. Of deze -in zekere zin- dubbele volatiliteit in voldoende mate zal leiden tot scenario's waarbij een kostendekkende exploitatie mogelijk wordt zal de tijd leren. Om die reden zal de ontwikkeling in de tankvaart gedurende de komende jaren met grote aandacht moeten worden gevolgd.

Ten aanzien van de Donauscheepvaart wordt voor de korte termijn geen wezenlijke groei van de vervoersvraag verwacht, vooral door de minder gunstige economische situatie waarin de watergebonden industrieën zich bevinden. Ook in het containervervoer, dat op de Donau in vergelijking tot de Rijn maar beperkt ontwikkeld is (zeer grote transportafstanden, gering aantal dichte bevolkings- en industriecentra, niet optimale infrastructuur), wordt geen belangrijke ontwikkeling verwacht.

De toegenomen vraag in de droge lading heeft verder in het najaar 2010 aanleiding gegeven tot licht gestegen vrachten. De enigszins beperkte waterstand heeft daartoe waarschijnlijk ook toe bijgedragen, maar belangrijk is de vaststelling dat er 'aan de markt' weer een opwaartse druk wordt waargenomen, hetgeen een teken kan zijn dat ook aan de inkomstenkant het dal is gepasseerd.

Zoals hierboven reeds gesignaleerd vormt de tankvaart hierop een uitzondering.

De bedrijfskosten lieten een gebruikelijke ontwikkeling zien, waarbij een trendmatige stijging kon worden vastgesteld.

Resumerend ontstaat het beeld dat niet alleen de algemene economie weer groeit en de vervoersmarkt uit het dal klimt, maar ook dat de binnenvaart weer grond onder de voeten voelt. Dat zal kunnen bijdragen tot toenemend ondernemersvertrouwen, nodig voor een versterking van de marktpositie van de binnenvaart van binnenuit.

Bijlagen

Bijlage 1

Tot en met October 2010 op de markt gekomen nieuwe schepen

Scheepstype	2002			2003			2004		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvracht-schepen	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
Sleepboten	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
Motorvracht-schepen	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
Sleepboten	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	3603	5430	3		3386

Scheepstype	2008			2009			2010 (10 maanden)		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvracht-schepen	68	226750	92944	62	206408	97482	19	53072	26072
Vr.duwbakken	38	70260		14	32096		9	18445	
totaal	106	297010	92944	76	238504	97482	28	71517	26072
Motortansch.	47	117500	31870	47	125600	30719	52	148127	55080
Tankduwbakken	0	0		0	0		0		
totaal	47	117500	31870	47	125600	34719	52	148127	55080
Duwboten	3		1684	4		4208	1		558
Sleepboten	3		0	4		1335	0		0
totaal	6		1684	8		5543	1		558
Hotelschepen	3		5092	8		9452	3		2871
Dagtochtsch.	6		3092	0		0	1		2710
totaal	9		8184	8		9452	4		5581

Bron: IVR en secretariaat 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 bestemd is.

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.

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

Laadruimte: ruimte die het grootste gedeelte van een handelsschip vormt en waarin de getransporteerde goederen zijn ondergebracht.

Laaddiepte van een schip: diepgang van een schip (bij het stilliggen, vb. in de haven), die zowel afhankelijk is van de waterspiegel als van de capaciteit van het schip. De laaddiepte is bijgevolg de maat voor de belading van het schip.

Overslag: omladen van goederen van één 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 wordt 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 zuiveringsslagen (injectie van zuurstof e.d.) ruw staal gevormd.

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.

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.

Vervoersvraag: vraag van de kant van de verlader en de industrietakken. De vervoersvraag wordt in ton of tkm gemeten.

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

BRONVERMELDING

Internationale Organisaties

DONAU-COMMISSIE
EUROSTAT
EUROPESE COMMISSIE
INTERNATIONAL ENERGY AGENCY (IEA)
INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (ITF)
MOEZEL-COMMISSIE
OESO

Nationale Overheden

Bundesagentur für Arbeit (Duitsland)
Bundesanstalt für Gewässerkunde (Duitsland)
Bundesamt für Güterverkehr (Duitsland)
Centraal Bureau voor de Statistiek (Nederland)
Duits-Hongaarse Kamer van Koophandel (Hongarije/Duitsland)
Destatis (Duitsland)
Deutscher Industrie- und Handelskammertag DIHK (Duitsland)
Germany Trade & Invest (Duitsland)
Hongaars centraal bureau voor de statistiek (Hongarije)
Hongaars ministerie voor Nationale Ontwikkeling (Hongarije)
Hongaarse overheidsdienst voor arbeidsbemiddeling (Hongarije)
Kamer van Koophandel IHK Magdeburg (Duitsland)
INASTI / RSVZ (België)
ONSS / RSZ (België)
Roemeens ministerie voor Verkeer (Roemenië)
Roemeens bureau voor de Statistiek (Roemenië)
Statistisch bureau van de Slowaakse Republiek (Slowakije)
WSD Süd-West (Duitsland)
WSD-OST (Duitsland)

Binnenvaartorganisaties

Arbeitgeberverband der Binnenschifffahrt e.V.
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)
European Transport Workers' Federation (ETF)
Europese Binnenvaart Unie (EBU)
Europese Schippers Organisatie (ESO)
Hungarian National Shipping Federation
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)
Internationale Vereniging Rijnschepenregister (IVR)
Kantoor Binnenvaart
Maritime Danube Ports Administration
Österreichischer Wasser- und Schifffahrtsverband (ÖWSV)
Voies Navigables de France (VNF)

Bedrijfsfederaties

AG Energiebilanzen e.V.
BKK Bundesverband der Betriebskrankenkassen
Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA)
EUROFER
Verein der deutschen Kohleimporteure (VDKI)
Europese Federatie van de Chemische Industrie (CEFIC)
Verband der Chemischen Industrie (VCI)

Onderzoeksinstellingen

Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services, SCS
Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB)
Intraplan
Enerdata
NEA Consulting
ISL Bremen

Privaatrechtelijke organisaties

Express Slovakia (Slowakije)
Helogistics (Oostenrijk)
Keyrail (Nederland)
Slovnaft (Slowakije)
Voestalpine Rohstoffbeschaffung GmbH (Oostenrijk)

Havens

Amsterdam
Antwerpen
Bazel
Constanza
Galati
Gent
Giurgulesti
Karlsruhe
Keulen
Ludwigshafen
Mannheim
Neuss-Düsseldorf
Rotterdam
Straatsburg

Overige Bronnen

PJK international b.v.

Main-Netz – dagblad voor Neder-Franken,
14.09.2010

Pester Lloyd – dagblad voor Hongarije en Oost-Europa, 06.01.2010

VDI-Nachrichten (nieuwsberichten van de Duitse bond van ingenieurs) van 21.12.2007

Martin, Edgar: International Waterway in Crisis: the case of the River Danube; Paper at the IAME Panama 2002 Conference Proceedings, 13 – 15 november 2002.

MET MEDEWERKING VAN

Europese Commissie

Rolf DIETER (Administrateur)
Secretariaat van de CCR:
Hans VAN DER WERF (Projectleider)
Jean-Paul WEBER (Administratief medewerker)
Norbert KRIEDEL (Econometrist)
Martine GEROLT (Secretariaat)
Bernard LAUGEL (Druk)
Contact: jp.weber@ccr-zkr.org

Deskundigengroep

Christian VAN LANCKER (ESO)
Frédéric SWIDERSKI (ITB)
Manfred KAMPHAUS (EBU)
Jan VELDMAN (ESO)
Michael GIERKE (BAG)

NEA

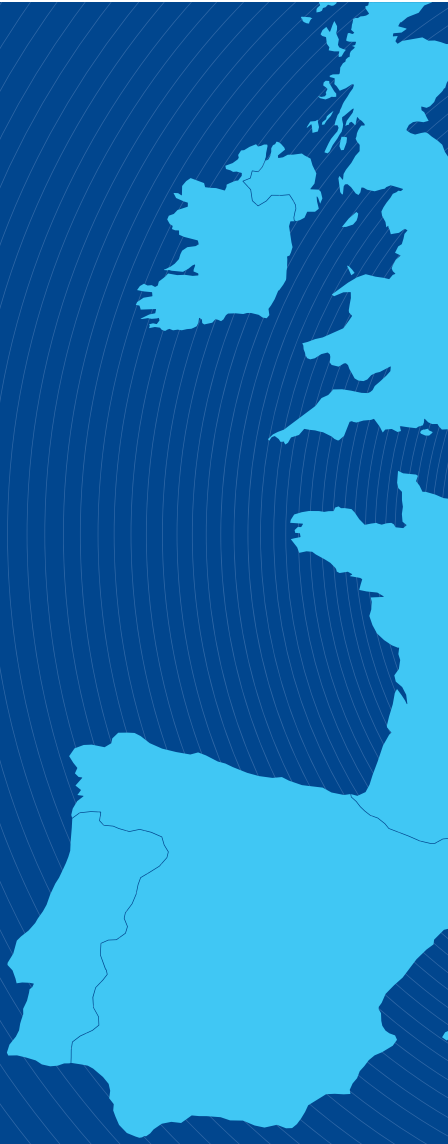
Hans VISSER
Bredewater 26
NL-2715 ZOETERMEER

Design

Bitfactory
Willem Buytewechstraat 40
NL-3024 BN Rotterdam

Impressum: December 2010

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



CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART



EUROPESE COMMISSIE
DIRECTORAAT-GENERAAL ENERGIE EN VERVOER