

EUROPESE BINNENVAART

Marktobservatie

2011

2



Marktobservatie Nr. 14

**Vraag- en aanbodsituatie
medio 2011 en vooruitzichten voor 2012**

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.

November 2011

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord

Thematisch gedeelte 1: De binnenvaart in geselecteerde landen van Europa

- a) Verenigd Koninkrijk
- b) Polen
- c) Italië

Thematisch gedeelte 2: Het kanaal Seine-Nord-Europe

Hoofdstuk 1: De transportvraag: situatie in het najaar van 2011 en vooruitzichten voor 2012

- 1. Economische groei: ontwikkeling en vooruitzichten**
- 2. Transportaanbod: ontwikkeling en vooruitzichten**
 - 2.1 Land- en bosbouwproducten*
 - 2.2 Veevoeders en voedingsmiddelen*
 - 2.3 IJzer- en staalnijverheid*
 - 2.4 Vaste minerale brandstoffen*
 - 2.5 Kiezel, aarde & bouwstoffen*
 - 2.6 Chemische producten en meststoffen*
 - 2.7 Aardolieproducten*
 - 2.8 Containers*
- 3. Vraag op de markt voor personenvervoer**

Hoofdstuk 2: Verhouding tussen transportvraag en -aanbod

- I. Ontwikkeling van het vlootbestand: nieuw gebouwde schepen**
 - 1. Drogeladingvaart*
 - 2. Tankvaart*
 - 3. Passagiersvaart*
- II. Analyse en ontwikkeling van de capaciteitsbenutting**
 - 1. Drogeladingvaart*
 - 2. Tankvaart*

Hoofdstuk 3: Situatie van de binnenvaartondernemingen

I. Ontwikkeling van de vrachtprijzen en bedrijfsactiviteiten

1. *Drogeladingvaart*
2. *Tankvaart*

II. Kostenontwikkeling

1. *Algemene kostenstructuur en -ontwikkeling*
2. *Brandstofkosten*
3. *Arbeidskosten*
4. *Kapitaalkosten*
5. *Verzekeringskosten*
6. *Onderhoudskosten*
7. *Passagiersvaart*

Conclusie

Samenvatting en vooruitzichten

Bijlagen:

Nieuwe schepen

Glossarium

Bronvermelding

VOORWOORD

De hier voorliggende marktobservatie bevat bijdragen over de binnenvaart aan de rand van het Europese hoofdwaterwegennet, namelijk in Groot-Brittannië, Polen en Italië, zodat hiermee alle geografische gebieden aan bod zijn gekomen. Hoewel men ook in de Scandinavische landen binnenvaartactiviteiten kent, is deze vervoerstak daar zo nauw met de zeevaart verstrengeld dat een afzonderlijke behandeling niet zinvol wordt geacht. De Poolse binnenvaart is met het hoofdwaterwegennet verbonden en de vervoersstromen tussen Polen en Duitsland zijn van significant belang.

Het tweede thematische gedeelte behandelt de ontsluiting van een ander, nationaal vaargebied, namelijk door het Seine-Nord-Europeekanaal. Als dit project, dat van buitengemeen strategisch belang is voor de binnenvaart, gerealiseerd wordt, komt er een nieuwe verbinding tot stand tussen een Europees gebied met een zeer grote economische bedrijvigheid aan de ene kant, en de belangrijkste Noordzeehavens aan de andere kant. Deze ontsluiting zal het internationale vervoer over water nieuwe impulsen geven: zowel dankzij de zeer omvangrijke vraag rond deze vervoersas, als vanwege de bijzondere logistieke context, omdat de verzorging van dit gebied, dat het economische hart van Frankrijk mag worden genoemd, bijzondere eisen aan de binnenvaart zal stellen. Voor het zover is, moeten nog enkele belangrijke beslissingen worden genomen. Het besluit over de financiering, en dus over de planning en uitvoering zal pas in de loop van 2012 worden genomen.

Zoals gebruikelijk vormt de conjuncturele ontwikkeling in het vracht- en passagiersvervoer het belangrijkste gedeelte van het rapport. De passagiersvaart, die nauwelijks door de algemene economische situatie geraakt lijkt te zijn en juist door de demografische ontwikkeling een forse autonome groei toont, beschikt over positieve perspectieven. Het vrachtvervoer blijft daarentegen blootgesteld aan de algemene conjuncturele schommelingen. Als gevolg van de economische situatie in Europa en de huidige onzekerheden, neigt de algemene tendens eerder naar een neergaande lijn. Terwijl in 2010 op grond van het snelle economisch herstel na de crisis van 2008/2009 nog sprake was van optimisme, zijn de vooruitzichten voor het komende jaar minder gunstig en de vooruitzichten op langere termijn worden gekenmerkt door onzekerheden, zodat betrouwbare voorspellingen nauwelijks mogelijk zijn.

Thematisch gedeelte 1:

De binnenvaart in geselecteerde landen van Europa

► a) Verenigd Koninkrijk

Aangezien het Verenigd Koninkrijk een eiland is, toont de binnenvaart in dit land een aantal bijzonderheden. De talrijke rivieren vormen bij de monding in de Noordzee brede inhammen (estuaria), waardoor ook zeeschepen de rivier een bepaald gedeelte landinwaarts kunnen bevaren. Deze brede riviermondingen werden in het verleden al door de Vikingen gebruikt, die met hun smalle zeeschepen de Engelse rivieren op voeren. Ook vandaag de dag wordt de scheepvaart in het Verenigd Koninkrijk gekenmerkt door een nauwe verstrengeling van zee- en binnenvaart.

Afbakening van de binnenvaart in het Verenigd Koninkrijk

Als men kijkt naar “zuivere” binnenvaart op de Britse rivieren (binnenhaven als vertrek- en aankomstpunt voor het transport), dan heeft deze met circa 3,5 mln. t niet veel om het lijf. Wezenlijk omvangrijker is het zeevervoer dat ook op binnenwateren plaatsvindt en daarom tot de binnenvaart gerekend kan worden. Hier hoort ook de kustvaart bij, voor zover de schepen de grens tussen zee- en binnenwateren overschrijden.

Voor de afbakening van binnenwateren en zeewegen bestaan twee verschillende concepten:

Grens binnenwateren = het verste, richting zee gelegen punt in de monding van een rivier dat redelijkerwijs nog door een brug overspannen of door een tunnel verbonden kan worden. De rivierbreedte zou op dit punt bij laagwater minder dan 3 km en bij hoogwater minder dan 5 km moeten zijn.

Smooth-Water-Line (*rustige waterlijn*) = een denkbeeldige lijn in de riviermonding die het beginpunt vormt voor een stroomopwaarts gelegen zone waar de hoogte van de golven normaal gesproken niet boven de twee meter komt.

Het volgende overzicht laat zien welke deelcomponenten tot de binnenvaart in het Verenigd Koninkrijk worden gerekend:¹

¹ Bron: UK Department for Transport

Interne (of ‚zuivere‘) binnenvaart (vervoer over rivieren landinwaarts vanaf de smooth-water-line)

+ binnenlands binnen-zee-vervoer: verkeer tussen een in het Verenigd Koninkrijk gelegen zeehaven en binnenhaven (waarbij laatstgenoemde aan de landzijde van de binnenwatergrens gelegen is)

+ buitenlands binnen-zee-vervoer: verkeer tussen een buitenlandse zeehaven en een binnenhaven in het Verenigd Koninkrijk (waarbij laatstgenoemde aan de landzijde van de binnenwatergrens gelegen is)

+ Eén-haven-verkeer: verkeersstromen tussen offshore-installaties op hoge zee (vooral olie- en gasplatforms) en binnenhavens (waarbij laatstgenoemde aan de landzijde van de binnenwatergrens gelegen is)

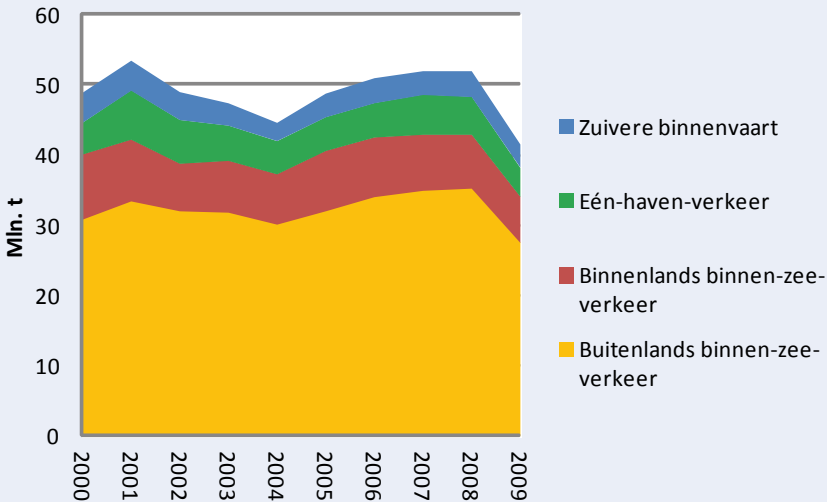
= totaal vervoer over binnenwateren in het Verenigd Koninkrijk

Structuur en ontwikkeling van het vervoer

Uit de volgende grafiek blijkt dat het buitenlandse binnen-zee-vervoer de belangrijkste tak van het totale binnenvaartvervoer in het Verenigd Koninkrijk is. De gegevens die aan de grafiek ten grondslag liggen, zijn afkomstig van het Britse ministerie van verkeer.

Zij worden deels vergaard door middel van enquêtes onder scheepvaartondernemingen en scheepsmakelaars, en deels met behulp van havenstatistieken. Er moet op gewezen worden dat zeeschepen die op binnenwateren varen om zeeschepen vol te tanken, niet tot het binnenvaartvervoer worden gerekend.

Afbeelding 1 : Transporten op binnenwateren in het Verenigd Koninkrijk naar verkeersaard



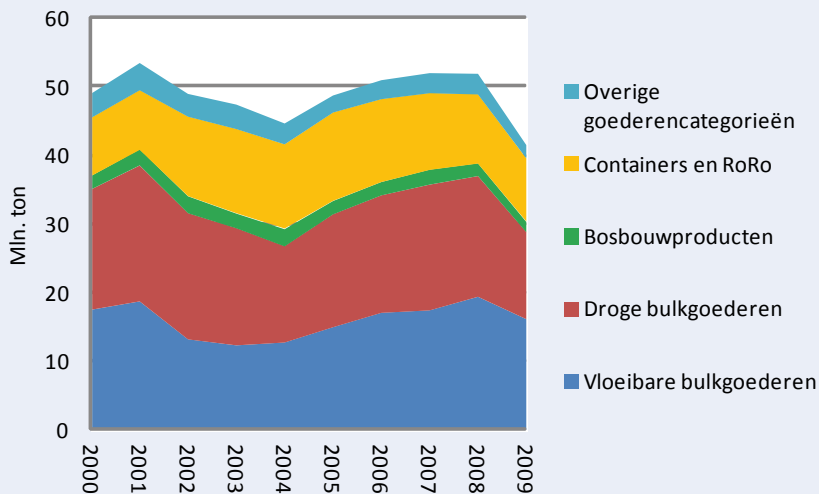
Bron: UK Department for Transport

Het buitenlandse binnen-zee-vervoer is qua hoeveelheden het belangrijkste segment in de Britse binnenvaart. Het gaat hier om goederen uit het buitenland die met zee-rivierschepen naar een binnenhaven in het VK worden vervoerd, of omgekeerd.

Wanneer men het totale vervoer onderverdeelt in afzonderlijke productcategorieën, blijkt dat vloeibare bulkgoederen met rond de 38 % het grootste aandeel in het transportvolume hebben. Dit segment heeft in de periode 2000-2008 een groei van 10 % geboekt. Het jaar 2009 heeft daarentegen als gevolg van de crisis een minus van 17 % in vergelijking met het jaar ervoor opgeleverd.

Droge bulkgoederen zijn goed voor ongeveer eenderde van de vervoerde hoeveelheden. In de periode 2000-2008 stagneerde de transporthoeveelheid. In 2009 was er sprake van een daling van 28 % ten opzichte van 2008. De conclusie is dat het vervoer van droge bulkgoederen in het Verenigd Koninkrijk sterker daalde dan het vervoer van vloeistoffen, hetgeen precies overeenstemt met de situatie zoals deze is waargenomen in Duitsland, Frankrijk en Nederland.

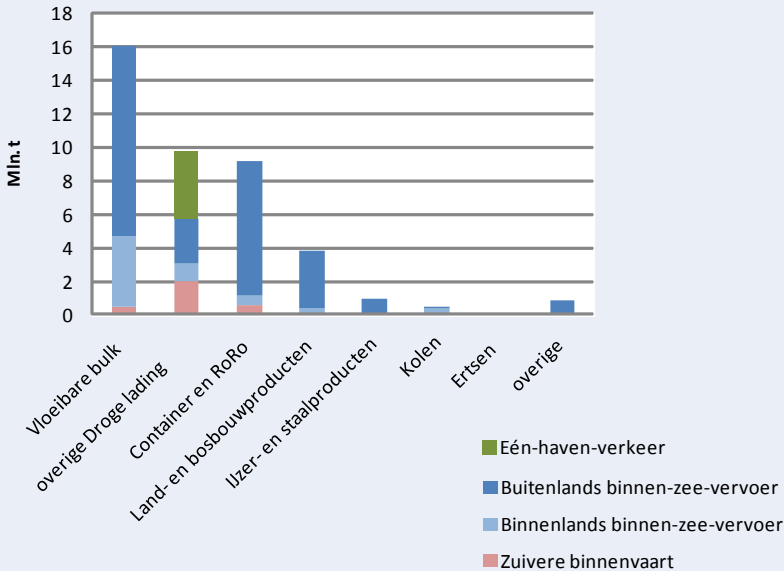
Afbeelding 2 : Vervoer over binnenwateren in het Verenigd Koninkrijk naar goederencategorieën



Bron: UK Department for Transport

Het buitenlandse binnen-zee-vervoer dat qua hoeveelheden het grootst is, bestaat vooral uit containertransporten en vloeibare bulkgoederen (en dan met name ruwe olie en minerale olieproducten).

Afbeelding 3 : Transporten op binnenwateren in het Verenigd Koninkrijk naar goederencategorieën en verkeersaard



Bron: UK Department for Transport

Zuivere binnenvaart

De binnenvaartactiviteiten in de strikte zin van het woord (transporten die uitsluitend op binnenwateren plaatsvinden) bestaan hoofdzakelijk uit het vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen, die samen goed zijn voor ongeveer 2 mln. t. Op de tweede plaats staat het vervoer van huishoudelijk afval met rond de 700.000 t.² Deze vervoersstromen spelen zich grotendeels af in en rond de metropool Londen. Het afval wordt in gesloten containers over de Theems naar afvalstortplaatsen getransporteerd. Deze transporten worden verricht door de milieu- en recyclingonderneming Cory Environmental, dat hiervoor over zes sleepboten, 47 duwbakken en meer dan 1000 containerboxen beschikt.³

Het zuivere binnenvaartvervoer is sinds 2004 licht gestegen. In 2009 is het vervoer als gevolg van de economische crisis zoals te verwachten valt, gedaald.

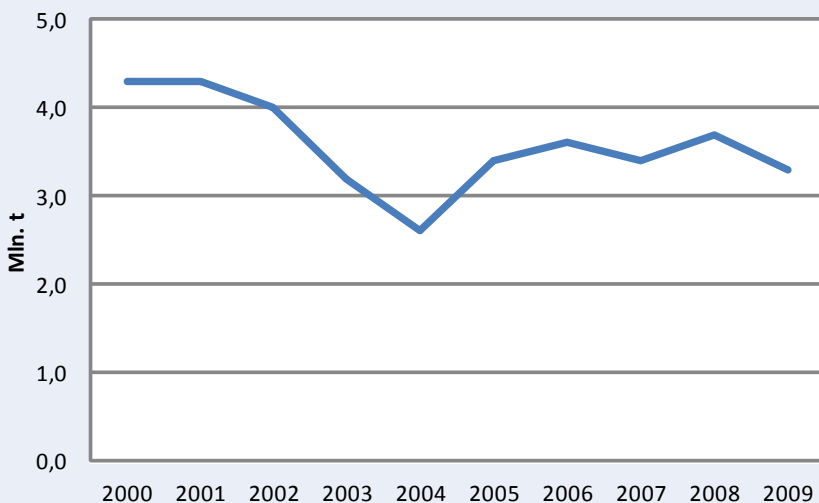
² Bron: Navigation, Ports & Intermodalité No. 07/08; Zomer 2011.

³ Bron: Cory Environmental

De gemiddelde transportafstand in de binnenvaart stricto sensu ligt momenteel bij 41 km. De meest voorkomende transportafstand is een traject van één tot maximaal tien km: ongeveer 37 % van de goederen die in de binnenvaart worden vervoerd, worden verplaatst over een afstand van niet meer dan tien km. Dat de afstanden kort zijn, hangt ook samen met het feit dat zand, aarde en bouwmaterialen qua hoeveelheden hier het belangrijkste segment vormen. Aangezien zij slechts een geringe waarde hebben, worden zij alleen over korte afstanden vervoerd.

Bij het vervoer van afval is de transportafstand met 56 km langer dan gemiddeld. Bij de overige droge lading ligt de afstand precies op het gemiddelde (41 km), bij vloeibare lading ligt deze met 22 km onder het gemiddelde.

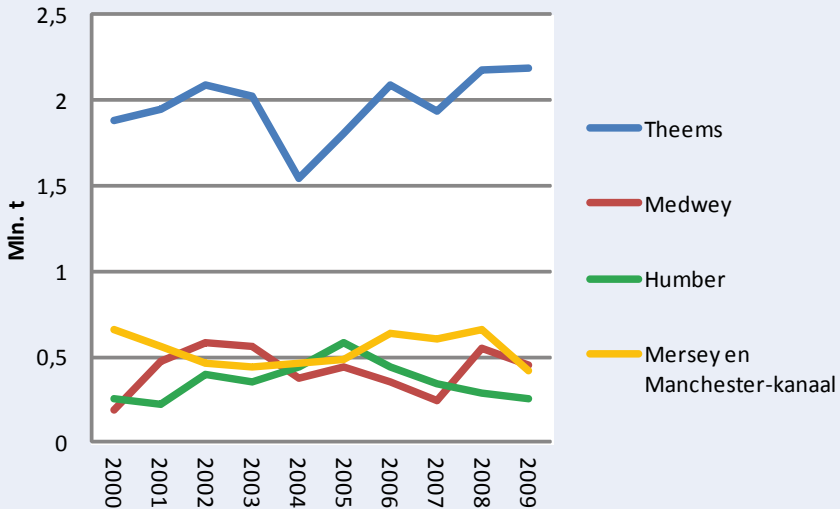
Afbeelding 4 : Ontwikkeling van de interne binnenvaart op waterwegen in het Verenigd Koninkrijk



Bron: UK Department for Transport

Dat de zuivere binnenvaartactiviteiten zijn toegenomen, is vooral terug te voeren op de scheepvaart op de Theems. Dit blijkt ook uit de volgende afbeelding, die de ontwikkeling van de interne binnenvaart op de vijf belangrijkste Britse waterwegen laat zien.

Afbeelding 5: Ontwikkeling van de interne binnenvaart op de belangrijkste Britse waterwegen



Bron: UK Department for Transport

De rivier de Mersey, die bij Liverpool in de zee uitmondt, vormde vroeger samen met het Manchester Ship Canal een belangrijke as voor de Britse handel. Het kanaal werd tussen 1887 en 1894 aangelegd. De neergang kwam in de jaren zeventig toen de zeecontainerschepen steeds groter werden en daardoor het kanaal niet meer op varen konden.

Enkele jaren geleden heeft de onderneming Peel Ports, dat voor 50 % in handen is van de Deutsche Bank, de havens van Liverpool en Manchester overgenomen. In 2011 heeft dit bedrijf ook het Manchester Ship kanaal, dat de beide havens met elkaar verbindt, overgenomen. De onderneming wil beide havens door een versterkte synergie verder ontwikkelen. In Liverpool is een containerterminal voor grote zeevaartschepen gepland en in Salford bij Manchester een containerterminal voor de binnenvaart. Op deze wijze wil men het containervervoer op het kanaal in de komende jaren tot 300.000 TEU uitbouwen.⁴

⁴ Bron: Navigation, Ports & Intermodalité No. 07/08; Zomer 2011

Afbeelding 6: Kaart van de waterwegen en havens in het Verenigd Koninkrijk



Bron : UK Department for Transport / CCR-Secretariaat / Creaprint

► Vloten

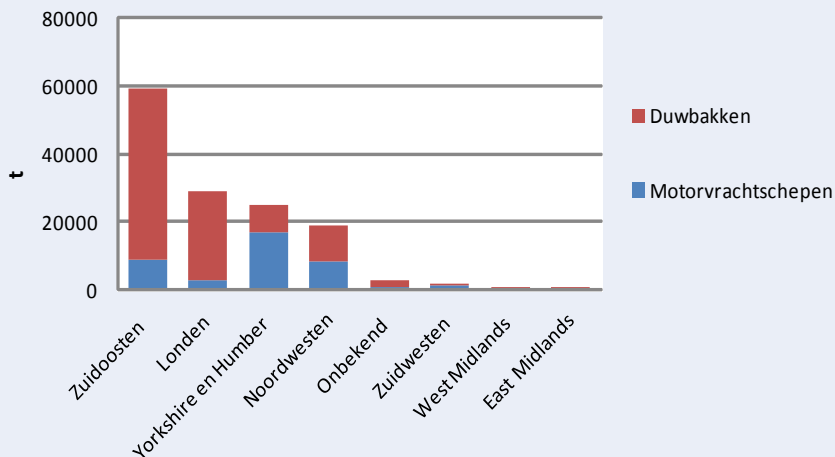
Het Britse verkeersministerie doet om de paar jaar statistisch onderzoek naar de binnenvaartvloot. De laatste telling vond plaats in 2007. Het scheepsregister dat op grond van deze telling wordt bijgehouden, bevat alle voor commerciële doeleinden varende binnenschepen in het Verenigd Koninkrijk. In dit kader worden alleen de schepen geteld die uitsluitend op binnenwateren varen. Kustvaarders of zeeschepen die zowel op zee alsook op binnenwateren varen, worden dus niet meegeteld. De zogenaamde “narrowboats”, dus smalle schepen die op de gedeeltelijk zeer smalle kanalen varen, zijn daarentegen wel in de cijfers vervat.

In totaal zijn er – volgens deze bron – 445 echte binnenschepen in het Verenigd Koninkrijk, waarvan 158 motorvrachtschepen en 287 duwbakken. Het totale tonnage van de motorvrachtschepen bedraagt bijna 40.000 t, het tonnage van de duwbakken ligt bij circa 98.000 t. Samen komt dit neer op bijna 138.000 t aan binnenvaartlaadruimte.

De binnenschepen in het Verenigd Koninkrijk zijn wezenlijk kleiner dan die in continentaal Europa. Het gemiddelde tonnage van een motorvrachtschip ligt bij 252 ton. Deze kleine, gemiddelde scheepsgroote kan voor een deel verklaard worden op grond van verschillen in het waterwegennet.

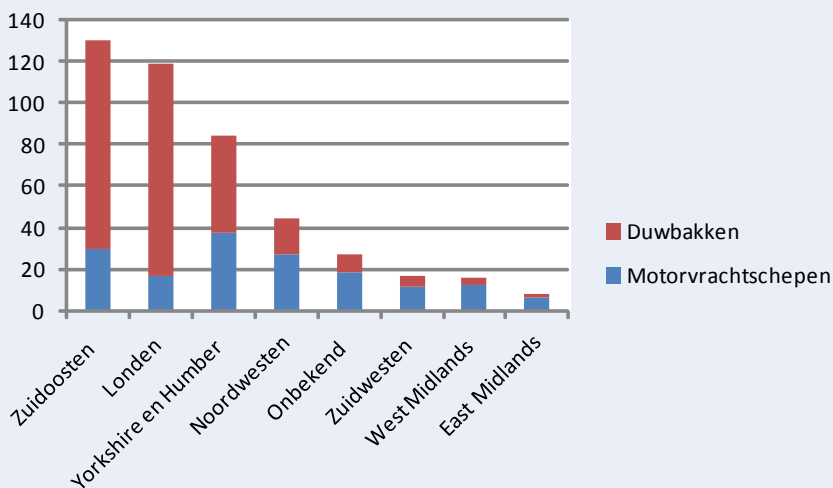
Het Verenigd Koninkrijk beschikt over een relatief dicht netwerk van kanalen, die gedeeltelijk voor de passagiersvaart en gedeeltelijk voor de commerciële vaart worden gebruikt, maar vanwege hun afmetingen voor grote schepen niet toegankelijk zijn. De volgende afbeeldingen tonen het vlootbestand, uitgedrukt in ton en aantal schepen voor de verschillende waterweggebieden.

Afbeelding 7 : Vlootbestand in het Verenigd Koninkrijk (tonnage) naar waterweggebied *



Bron: UK Department for Transport * uitsluitend voor binnenwateren gebruikte schepen

Afbeelding 8 : Vlootbestand in het Verenigd Koninkrijk (aantal schepen) naar waterweggebied *



Bron: UK Department for Transport * uitsluitend voor binnenwateren gebruikte schepen

Hieruit blijkt dat het grootste deel van de vloot terug te vinden is in het zuidoosten, dus in feite rond de Theems. Londen vormt een eigen waterweginstituut en de schepen die hier varen zijn door de bank genomen gemiddeld kleiner dan die in andere waterweggebieden.

Dit beeld wordt bevestigd als men het aantal schepen met het tonnage vergelijkt. In de Zuid-Engelse vaargebieden is het aandeel duwbakken in de vloot hoger dan in Midden- of Noord-Engeland. De sleep- en duwvaart is zichtbaar op de Theems goed vertegenwoordigd.

Modal-split

De binnenvaart in het Verenigd Koninkrijk heeft in het huidige vrachtvervoer een aandeel in de modal-split van circa 6 %. Dit cijfer bevat echter het gehele binnenvaartvervoer, dus ook het binnen-zee-vervoer en het één-haven-vervoer.

In het kernsegment van het interne, Britse binnenvaartvervoer, dus het vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen, zijn er de afgelopen jaren een aantal modal-shift-projecten gerealiseerd.⁵ Bij wijze van voorbeeld volgt hier een beknopte beschrijving van één van de projecten:

In 2005 heeft de onderneming Cemex, een wereldwijde producent van bouwmaterialen, op de langste rivier van het Verenigd Koninkrijk, de Severn, transporten met binnenschepen ingevoerd. Rond 200.000 tot 300.000 t stenen, zand en grind worden per jaar voor de betonproductie over de rivier getransporteerd. Als de schepen twee keer per dag op en neer varen, spaart men 116 vrachtwagenritten per dag, oftewel bijna 30.000 ritten per jaar.⁶ Ook in dit geval is er gebruik gemaakt van een nationaal steunprogramma om voor de aanlegkades de nodige overslaginstallaties te kunnen financieren.

Meer in het algemeen biedt het vervoer over water voor de bouwsector diverse voordelen, omdat hierdoor de opslagcapaciteit bij plaatsgebrek (waar men juist in stedelijke gebieden vaak mee te kampen heeft) kan worden vergroot. Binnenschepen kunnen zonder problemen als drijvende opslagplaatsen voor zand en grind worden ingezet. Omdat er geen filevorming is, is de toevoer over het water beter te plannen en betrouwbaarder dan via de weg.

Naast het segment zand, aarde en bouwmaterialen zijn er ook in andere marktsegmenten modal-shift-projecten opgezet.

⁵ Bron: UK Department of Transport

⁶ Resultaat van berekeningen op grond van de capaciteit van de binnenschepen (ieder 180 t), de capaciteit van vrachtwagens (25 t) en het aantal beschikbare schepen (namelijk twee).

Dit geldt met name voor het containervervoer: De supermarktketen Tesco importeert wijn uit overzeese gebieden (Australië, Nieuw-Zeeland, Californië, Chili en Argentinië), die via de zeehaven van Liverpool naar Groot-Brittannië worden vervoerd. Voor het vervoer naar het achterland werden in het verleden vrachtwagens ingezet. Enkele jaren geleden werd er echter een containerlijndienst op de Mersey en het Manchester Ship Canal ingericht, die tot drie keer per week de wijnimport van Liverpool naar een containerterminal in de buurt van Manchester vervoert. De afstand bedraagt rond de 40 mijl (circa 64 km).

Om de rentabiliteit van het project te verhogen, worden de containerschepen op de terugweg naar de zeehaven van Liverpool beladen met exportgoederen of de door de zeeschepen dringend benodigde lege containers. Voor de onderneming Tesco is dit het eerste waterwegenproject in het Verenigd Koninkrijk.

Het groeipotentieel van de binnenvaart in het VK hangt voor een groot deel samen met de toenemende verkeersdichtheid in het wegvrachtvervoer, die tot filevorming en dus tot hogere kosten voor het vrachtvervoer leidt. Tegen deze achtergrond biedt de waterweg een vervoersmodus die nog over voldoende capaciteiten beschikt.

Verdere verschuivingen op grote schaal tussen de verschillende vervoersmodaliteiten vallen voor de bulkgoederen echter minder snel te verwachten dan voor de containers. Men mag namelijk niet vergeten dat de huidige economische structuur in het Verenigd Koninkrijk eerder door de dienstensector gedomineerd wordt, terwijl de ijzer- en staalnijverheid, die juist in het verleden zo belangrijk was, nu geen grote rol meer speelt. Voor de Britse binnenvaart betekent dit dat de ijzer- en staalindustrie als belangrijke klant wegvalt.

Een door British Waterways en het East Midlands Development Agency in opdracht gegeven onderzoek is gewijd aan de mogelijkheden voor de scheepvaart op de rivier de Trent.⁷ In dit onderzoek worden diverse kosten van het vervoer per vrachtwagen en per schip met elkaar vergeleken. Hieruit blijkt dat de waterweg qua kosten goedkoper zou kunnen zijn dan het vervoer per vrachtwagen, en al helemaal als de schepen per dag verschillende keren op en neer kunnen varen en vol beladen kunnen worden. Het kostenvoordeel gaat evenwel snel verloren als de afnemer van de goederen niet direct aan de waterweg gelegen is. De aan- en toevoer van de goederen per vrachtwagen en het omladen van de goederen doen het kostenvoordeel van het binnenschip snel teniet.

⁷ British Waterways and East Midlands Development Agency (2009): River Trent Waterway Feasibility Study

► b) Polen

Polen beschikt over voordelige geografische omstandigheden voor de binnenvaart: er zijn in totaal 3660 km waterwegen, waarvan 3351 km door vracht- en passagiersschepen bevaren kunnen worden. De dichtheid van het netwerk (de lengte van de waterwegen in verhouding tot de oppervlakte van het land) bedraagt 11,6 km per 1.000 km² en is daarmee vergelijkbaar met Frankrijk.

Ongeveer 80 procent van de binnenvaart in Polen vindt plaats op de Oder. De overige 20 % op de Wisła. Beide rivieren monden uit in de Oostzee, waar Gdansk (Wisła) en Szczecin (Oder) de belangrijkste zeehavens van het land zijn.

In 2009 werden er 5,6 mln. t goederen over de Poolse waterwegen vervoerd, hetgeen 2,4 mln. t minder was dan het jaar ervoor. Het totale vervoer lag in 2007 nog bij 9,8 mln. t. In 2008 daalden de transporten met 17 % naar 8,1 mln. ton. De economische crisis, waarvan de gevolgen pas in 2009 voor de volle omvang merkbaar werden, leidde tot een verdere afname van 30 % naar 5,6 mln. t.

Modal-split en infrastructuur

Het marktaandeel van de binnenvaart is in Polen uitermate klein. In 2010 bedroeg dit 0,3 % en het blijft daardoor sterk achter bij pijpleidingen (3 %), spoorwegvervoer (12 %) en wegvervoer (84 %). Als men uitgaat van de vervoersprestatie, is het aandeel in de modal-split vergelijkbaar gering.

Wat hier vooral problematisch moet worden genoemd, is dat de binnenvaart zelfs bij de klassieke bulkgoederen in vergelijking met het spoor- en wegvervoer het nakijken heeft. Ertsen en metaalschroot, die bij uitstek het domein van de binnenvaart vormen, worden in veel sterkere mate door vrachtwagens vervoerd dan door binnenschepen.

Naast diverse andere factoren is de zwakke concurrentiepositie van de binnenvaart vooral te wijten aan een ontoereikende infrastructuur. Zelfs de belangrijkste rivier van het land, de Oder, is voor een groot gedeelte een vrij stromende rivier. Dit heeft tot gevolg dat de vaardiepte tijdens de zomermaanden onder het peil van één meter valt en er dus geen scheepvaart meer mogelijk is. Het riviertraject waar de Oder vrij stroomt, ligt tussen Brzeg Dolny (36 km ten noordwesten van Breslau) en de monding van de Warta in de Oder (bij Kostrzyn aan de Duitse grens).⁸

⁸ Zie eveneens het rapport: „Analysis of inland waterway networks in the SoNorA project area”, een publicatie van de Europese Unie – Europees Regionaal Ontwikkelingsfonds, 2010.

Omdat de Oder in het bovengenoemde deeltraject niet gereguleerd is, valt de scheepvaart op de Oder in feite in twee stukken uiteen: de Boven-Oder tot kort na Breslau en de onderste Oder van Kostrzyn tot aan de Oostzee. Deze beide, relatief goed bevaarbare delen van de Oder zijn door een slechts gedeeltelijk gereguleerd middenstuk met elkaar verbonden. Vooral tijdens de zomermaanden vormt dit een belemmering voor doorgaand vervoer, dat met name bestaat uit de uitvoer van kolen uit het Silezische kolenbekken naar de zeehaven Szczecin.

Afbeelding 9 : Kaart van de waterwegen en de belangrijkste havens in Polen

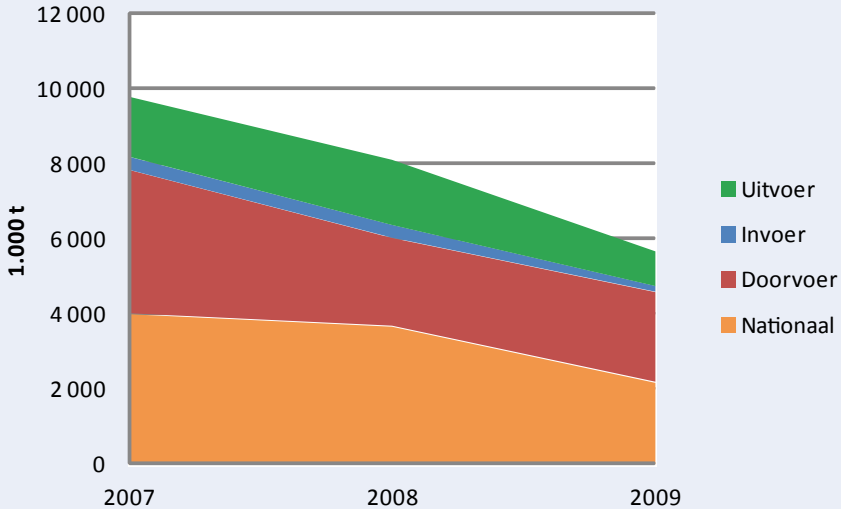


Bron: CCR - Secretariaat / Creaprint

Vervoer naar vervoersaad

Vanwege de omvang van het land speelt het nationale vervoer naar verhouding een grote rol.

Afbeelding 10 : Vervoer in de Poolse binnenvaart naar vervoersaad



Bron: Pools bureau voor de statistiek

Het aandeel van de internationale transporten binnen het totale vervoer neemt toe, wat dan ook tot uitdrukking komt in een toename van de gemiddelde transportafstand. Beide aspecten vloeien voort uit het feit dat de Poolse binnenvaartondernemingen in toenemende mate op West-Europese rivieren en kanalen onderweg zijn.

Wat het internationale vervoer betreft, is er een sterke verstrengeling met Duitsland. Maar liefst 98 % van de in- en uitvoer via de waterweg gaat naar Duitsland of is uit dit land afkomstig. 67 %, dus precies tweederde van de uitvoer over het water, bestaat uit steenkolen. Bijna de gehele steenkoolproductie wordt naar Duitsland geleverd. Afgezien van kolen worden ook geringe hoeveelheden chemische producten uitgevoerd.

Scheepvaartondernemingen en werkgelegenheid

De meeste Poolse havens zijn eigendom van scheepvaartondernemingen. De havens Breslau en Opole zijn bijvoorbeeld eigendom van de onderneming 'Odratrans'. In Breslau is er een kolenhaven waar jaarlijks

tot 800.000 t kolen kan worden overgeslagen. De afnemer van de kolen is een lokale elektriciteitscentrale.

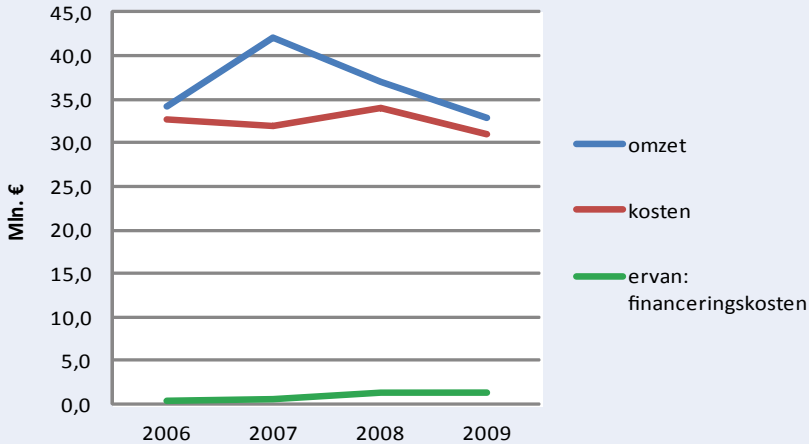
De modernste Poolse haven is de haven van Gliwice. Het potentiële overslagvolume van deze haven bedraagt 2,5 mln. t per jaar. In de haven ligt het zwaartepunt op de overslag van grondstoffen en producten in verband met de staalindustrie: de belangrijkste goederen zijn dan ook kolen, cokes, ertsen, grind en staalproducten.

Voor de val van het IJzeren Gordijn waren er zeven scheepvaartondernemingen die in staatshand waren. De huidige particuliere onderneming ‚Odratrans‘ was destijds één van de twee grootste staatsbedrijven. Na de opheffing van de staatsbedrijven in het kader van de privatisering zijn er talrijke rederijen en particuliere ondernemingen ontstaan. Er zijn vandaag de dag in Polen ongeveer 200 ondernemingen, met uiteenlopende rechtsvormen, die in de binnenvaart actief zijn. Sommige van deze ondernemingen bieden naast transportdiensten ook havendiensten en reparatiewerkzaamheden aan.

De schommelingen in de transportvraag sinds 2006 hebben de rentabiliteit van de scheepvaartondernemingen danig aangetast. In de scheepvaartondernemingen waarvoor gegevens beschikbaar zijn (ondernemingen met meer dan negen werknemers), is de verhouding tussen omzet en kosten er in de jaren 2008 en 2009 in vergelijking met 2007 duidelijk op achteruit gegaan. Dit is vooral te wijten aan omzetverliezen in de jaren 2008 en 2009.

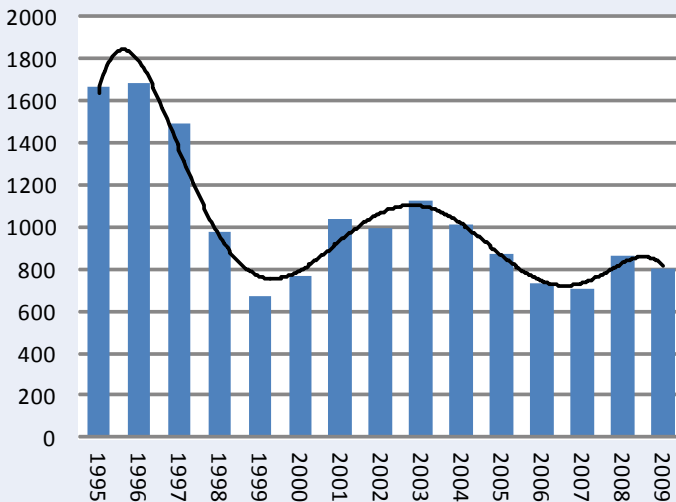
De kosten zijn in 2008 licht gestegen en in 2009 gedaald. Deze ontwikkeling zal vermoedelijk samenhangen met de consequenties van de gestegen brandstofprijzen in 2008 en de daling van de prijzen in 2009. Financieringskosten vormen slechts een klein deel van de totale kosten, maar ook hier geldt dat deze kostenpost vanaf 2008 duidelijk gestegen is.

Afbeelding 11 : Omzet- en kostenontwikkeling in de Poolse binnenvaart *



Bron: Berekening van de CCR (omrekening van omzetgegevens in Poolse Zloty naar euro met behulp van de gemiddelde, jaarlijkse wisselkoers van de jaren 2006, 2007, 2008, 2009); Basisgegevens: Pools bureau voor de statistiek. * In bedrijven met meer dan negen werknemers.

Afbeelding 12 : Werkgelegenheid in Poolse binnenvaartondernemingen



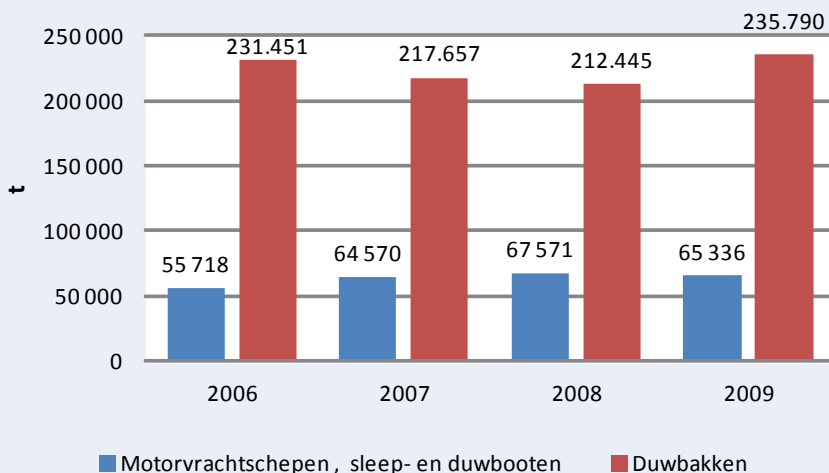
Bron: Eurostat

► Vloot

Er zijn momenteel ongeveer 600 binnenvaartschepen die voor het vrachtvervoer worden ingezet. Daarvan zijn circa 20 % motorvrachtschepen zoals sleep- en duwboten en de overige 80 % zijn duwbakken.

In Polen is vooral de duwvaart van groot belang. Het aantal motorvrachtschepen, sleep- en duwboten en hun totale capaciteit is tussen 2006 en 2008 licht gestegen (zie afbeelding). Ook bij de duwbakken is het aantal en de capaciteit tot 2009 alles bij elkaar genomen gestegen.

Afbeelding 13 : Ontwikkeling van het tonnage van de Poolse vrachtvloot



Bron: Pools bureau voor de statistiek

Het merendeel van de motorvrachtschepen stamt uit de jaren vijftig en zestig. Bij de sleep- en duwboten en duwbakken is de leeftijdstructuur iets gunstiger. Over de gehele linie gezien biedt de leeftijdstructuur van de Poolse vloot het volgende beeld:

Tabel 1: Leeftijdstructuur van de Poolse binnenvaartvloot

Bouwjaar	Aandeel van de vloot in %
Tot 1949	2,2
1950 - 1969	22,5
1970 - 1979	41,0
1980 - 1989	30,6
1990 - 2009	2,4

Bron: Pools bureau voor de statistiek

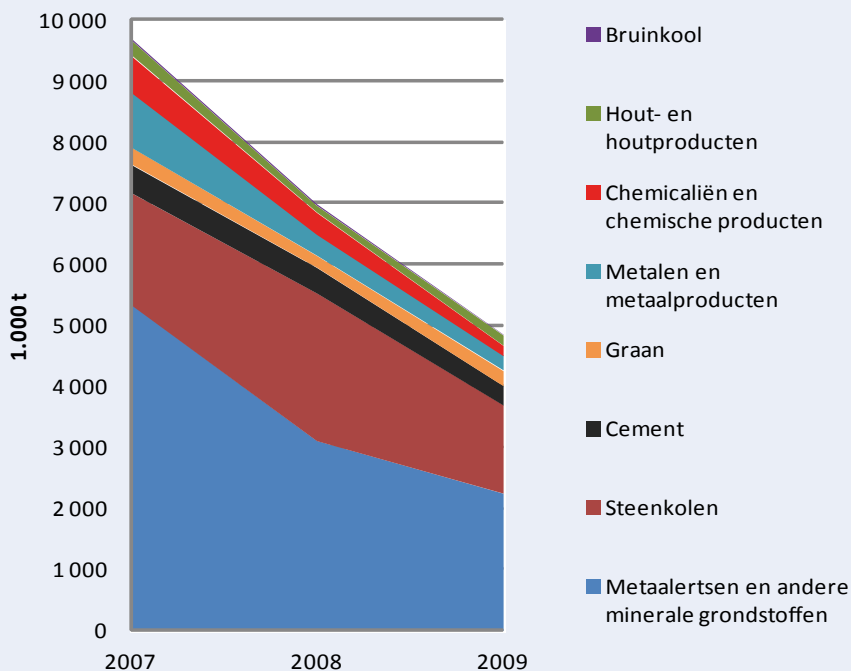
Verder zijn er nog iets meer dan 100 passagiersschepen met een totale capaciteit van rond de 8600 passagiersplaatsen. De gemiddelde leeftijd van deze schepen is betrekkelijk hoog. Ongeveer de helft van de passagiersschepen is in de periode 1950 tot 1969 gebouwd. Bijna een kwart van de schepen werd in 2000 of daarna te water gelaten. In de jaren 2008 en 2009 werden er over de Poolse binnenwateren per jaar rond de 1,1 mln. passagiers vervoerd.

Goederensegmenten

De Poolse binnenvaart wordt sterk door de staalnijverheid gedomineerd. Ertsen en metaalschroot, alsook steenkolen zijn samen goed voor een aandeel van rond de tweederde (65 % in 2009; 68 % in 2008). Bouwmaterialen spelen met 5 % een veel kleinere rol dan in West-Europese landen.

De tankvaart is slechts in zeer geringe mate ontwikkeld. Minerale olieproducten worden zo goed als helemaal niet getransporteerd en ook chemische grondstoffen en producten hebben maar een zeer klein aandeel.

Afbeelding 14: Transport in de Poolse binnenvaart naar goederencategorieën



Bron: Pools bureau voor de statistiek

Ofschoon Polen traditioneel gezien een belangrijk landbouwgebied is, spelen landbouwproducten geen grote rol. Dit geldt ook voor de Wisła, waarover in het verleden aanzienlijke hoeveelheden agrarische producten van het Poolse achterland naar de zeehaven van Gdansk werden vervoerd.

Aangezien steenkolen voor de Poolse economie van groot belang zijn, zal in de volgende paragraaf nader worden ingegaan op het potentieel van steenkolen voor de Poolse binnenvaart.

Verder moet erop worden gewezen dat ook in het containersegment een groeipotentieel voorhanden is. Dit geldt met name voor de Wisła in het achterland van de haven van Gdansk. Het aan de Oostzee gelegen Gdansk was in de periode 2005 tot 2009 de containerhaven die de grootste groei vertoonde (+244 %).⁹

⁹ Zie eveneens: Hamburger Sparkasse (2011): Gut gerüstet für die Zukunft? Der Hafen als Impulsgeber für den Logistikmarkt Hamburg.

Er wordt naar gestreefd de overslagcapaciteit van de haven de komende jaren van rond 500.000 TEU tot rond de 2 mln. TEU uit te breiden. Sinds 2010 is er een rechtstreekse transportverbinding tussen China en de haven van Gdansk. Daarvoor werd de haven vooral via feederverkeer en per spoor vanuit Hamburg of de ARA-havens bediend. De scheepvaart op de Wisła zou een significante rol kunnen spelen voor de verdeling van de containers in het achterland van de haven van Gdansk, maar dan moet er wel de nodige politieke steun hiervoor komen in de vorm van een op de “waterweg gericht” havenbeleid.

Steenkolen – een goederensegment met potentieel voor de Poolse binnenvaart

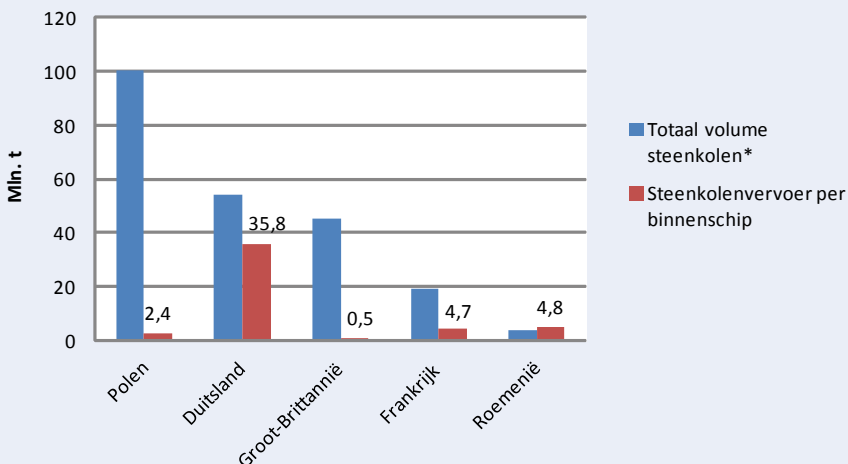
Het centrum van de Poolse kolenindustrie is Opper-Silezië. In Gliwice en Katowice bevinden zich de grootste mijnbouwondernemingen van het land. Het kolenbekken in Opper-Silezië is goed voor 93 % van de totale Poolse kolenproductie. Gliwice is via een kanaal met de Oder verbonden. Katowice ligt ongeveer 34 km ten oosten van Gliwice.

Polen is met een kolenwinning van bijna 77 mln. t (2010) de grootste kolenproducent van Europa, met een neklengte voorsprong op Oekraïne.¹⁰ Ook qua uitvoer ligt het met 14 mln. ton nog voor op Oekraïne. Alleen bij de invoer laten andere Europese landen, zoals bijvoorbeeld Duitsland, Frankrijk of Groot-Brittannië Polen qua hoeveelheden achter zich. Het totale volume aan kolen (winning, uitvoer en invoer samen) is in Polen met rond de 100 mln. t zeer groot (tegen 54 mln. t voor Duitsland).

In vergelijking daarmee kan de hoeveelheid steenkolen die in Polen met binnenvaartschepen vervoerd wordt, als zeer gering worden beschouwd (zie de onderstaande grafiek). Er mag ongetwijfeld van worden uitgegaan dat de in het binnenland vervoerde kolen gedeeltelijk ter plekke in elektriciteitscentrales of door de staalindustrie wordt ingezet en daarom slechts een klein gedeelte vervoerd wordt. Naast het binnenlands verbruik, wordt er een handelsvolume van 23,5 mln. t gegenereerd, dat in ieder geval in de volle omvang getransporteerd moet worden. Daarvan nemen de waterwegen evenwel slechts 2,4 mln. t voor hun rekening.

¹⁰ Vergelijking zonder Rusland

Afbeelding 15: Volume steenkolen en vervoer van steenkolen



Bron: VDKI. Cijfers voor 2010. * Volume = totaal van productie, uitvoer en invoer van steenkolen

De volgende tabel toont het handelsvolume steenkolen voor de bovenstaande Europese landen. Polen is intussen een netto importeur van steenkolen geworden, net als de meeste andere Europese landen. De reden hiervoor is dat de steenkolenwinning in Polen afneemt. Te verwachten valt daarom dat de invoer van kolen zal toenemen, waarvan met name de grootste havens van het land, Gdansk en Szczecin, zullen profiteren. Dit zal ook voor de binnenvaart op de Oder en Wisła een omvangrijk potentieel met zich meebrengen.

Tabel 2: Invoer en uitvoer van steenkolen in een aantal Europese landen (2010, Mln. t)

Land	Steenkoleninvoer	Steenkolenuitvoer	Totaal in- en uitvoer (Handelsvolume)
Polen	13,5	10	23,5
Duitsland	40	0	40
Groot-Brittannië	26	1	27
Frankrijk	19,3	0	19,3
Roemenië	1,4	0	1,4

Bron: VDKI

De steenkolen werd in 2010 voor 63 % over zee en voor 37 % over land uitgevoerd. De zeehavens die voor de uitvoer van kolen worden aangedaan, zijn vooral Gdansk en Szczecin. De grootste afnemers van de over zee verscheepte Poolse exportkolen zijn Duitsland en Groot-Brittannië. Over land werd de steenkolen meestal over het spoor naar de buurlanden getransporteerd.

Dit heeft tot gevolg dat het vervoer van kolen door de spoorwegen vele malen groter is dan dat per binnenschip. In 2009 werd bijvoorbeeld 1,5 mln. t steenkolen over de Poolse waterwegen getransporteerd, terwijl er per spoor rond de 100 mln. t werd vervoerd.

Er zijn enkele kolencentrales die, hoewel zij direct aan de Oder liggen, hun kolen toch niet per binnenschip maar in spoorwagens laten aanleveren. Men hoeft alleen maar naar het voorbeeld van de steenkolen te kijken, om vast te stellen dat de waterwegen in Polen verre van volledig benut worden.

► c) Italië

Het lijkt geen twijfel dat de binnenvaart in het Italiaanse vrachtvervoer slechts een marginale rol speelt. Het aandeel in de modal-split ligt rond de 0,1 % van het totale Italiaanse vrachtvervoer.

Het belang van de binnenvaart was tot het einde van de jaren zeventig in Italië wezenlijk groter, maar is sindsdien op zijn retour.

Het totale waterwegennet heeft een lengte van 957 km, waarvan 564 km economisch gezien bruikbaar is. De Po vormt een centrale as voor de Italiaanse binnenvaart, maar is niet overal bevaarbaar. De eerste 250 km (van in totaal 650 km lengte) stroomt de Po vrij, dat wil zeggen zonder regulatie of dijken. Langs de volgende 400 km zijn er bouwtechnische maatregelen getroffen, zodat de Po daar bevaarbaar is geworden.¹¹

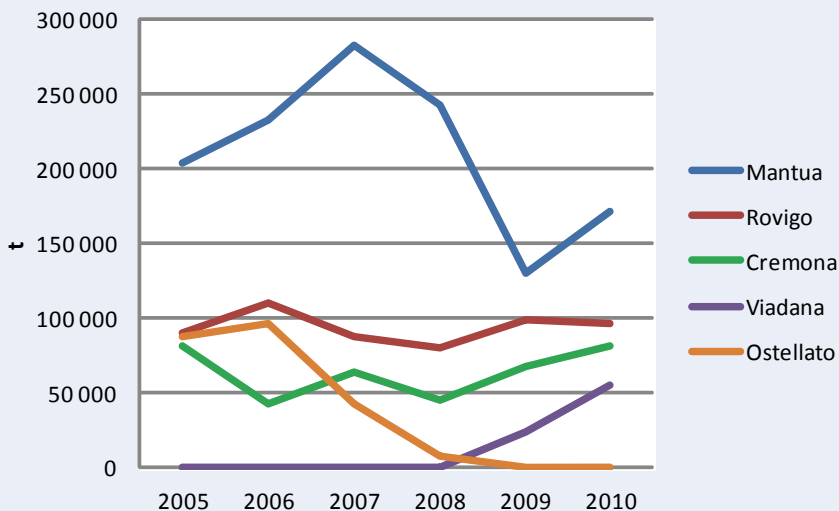
Bij de monding in de Adriatische Zee vormt de Po een delta, waar talrijke havens liggen die zich goed lenen voor het gecombineerde vervoer rivier-zeevaart (Chioggia, Porto Garibaldi, Porto Levante).

Ongeveer 80 % van het totale vervoer bestaat uit zuivere binnenvaartactiviteiten, de overige 20 % is kustvaart tussen rivier en zee.

¹¹ Bron: Regio Emilia-Romagna (2011), directoraat-generaal infrastructuurnetwerken, logistiek en mobiliteit: Jaarverslag over de meting van de mobiliteit en het vervoer in de regio Emilia-Romagna.

Wat de vloot betreft varen er op de Po en het kanaal Fissero-Tartaro-Canalbiano vrijwel uitsluitend duwstellen, met meestal tussen de zes tot acht bakken. Op het gedeelte van de rivier bij Ferrara, dat ten zuiden van de Podelta gelegen is, varen vooral kustvaartuigen met een gemiddeld draagvermogen van 1300 t. Voor het afvoeren van zand uit de Po staan 35 tot 40 motorvrachtschepen ter beschikking.

Afbeelding 16: Over het water aangevoerde goederen in de Italiaanse binnenhavens



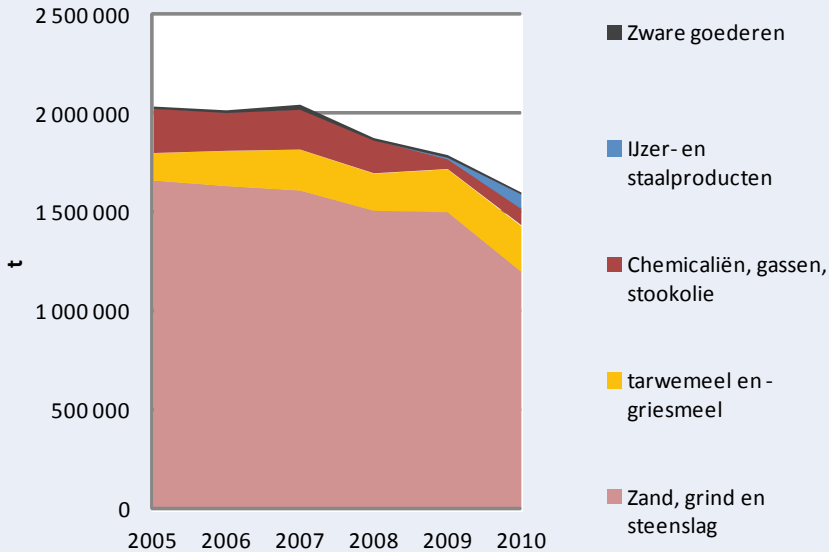
Bron: Agenzia interregionale per il fiume Po (AiPo)

Goederencategorieën

Het leeuwendeel van het goederenvervoer bestaat uit zand en grind dat uit het rivierbed van de Po gebaggerd wordt en aan de bouwindustrie wordt geleverd. Een ander belangrijk segment vormt het vervoer van tarwemeel. In Mantua, de grootste Italiaanse binnenhaven, worden naast tarwemeel voornamelijk chemische producten overgeslagen.

In deze stad bevinden zich een aantal grote chemische fabrieken. In Italië spelen grondstoffen voor de staalindustrie vrijwel geen rol voor de binnenvaart en dit ondanks het feit dat Italië een grote staalproducent is.

Afbeelding 17: Vrachtvervoer in de Italiaanse binnenvaart naar goederencategorieën



Bron: Agenzia interregionale per il fiume Po (AiPo)

De transportvraag is van rond 2 mln. t in 2005 naar rond 1,6 mln. t in 2010 teruggelopen. Dit hangt vooral samen met dalingen bij chemische producten, evenals in het belangrijke segment, het vervoer van zand.

Sporadisch worden er ook zware goederen vervoerd. In dat geval gaat het dan meestal om volumineuze en zware componenten voor kerncentrales die per schip van Italië naar Amerika en Azië worden getransporteerd. Er wordt slechts een minieme hoeveelheid aardolie vervoerd, die voornamelijk bestemd is voor de elektriciteitscentrales langs de Po.

Afbeelding 18: Kaart van de waterwegen en de belangrijkste havens in Italië



Bron : VNF / CCR-Secretariaat / Creaprint

Containers

De logistiekondernemingen Fluviomar en Venezia Logistics hielden zich in het verleden vooral bezig met binnenvaartvervoer tussen de havens Venetië, Mantua en Cremona. Zij transporteerden voornamelijk tarwemeel, staalproducten en zware goederen. Begin 2011 hebben deze twee dochterondernemingen van de haven van Venetië de eerste vaste containerlijndienst op de Po ingericht.¹² De lijndienst wordt verzorgd door vijf containerduwbakken met een capaciteit van 60 TEU per bak en een duwboot. Het samenstel pendelt tussen Venetië en Mantua.

Venezia Logistics heeft ter ondersteuning van deze containerlijndienst in de binnenhaven van Mantua een terminal aangelegd. Deze terminal heeft een oppervlakte van 8.500 m² en wordt gebruikt voor de opslag en overslag van de getransporteerde containers.

¹² Bron: www.venezialogistics.com

Passagiersvaart

Er zijn op de Po circa 15 riviercruise-operators actief, die met meer dan 50 schepen per jaar rond de 150.000 personen vervoeren.¹³ Afgezien van kortere cruises van één of enkele dagen, worden er ook riviercruises van een week aangeboden die van Cremona naar Venetië en terug varen.

Vooruitzichten

Gezien het uitgebreide industriële net in Noord-Italië is hier voor de binnenvaart een goede kans weggelegd om in de toekomst een aanzienlijk grotere rol in het vrachtvervoer te gaan spelen dan nu het geval is. Bovendien is Noord-Italië (provincies Lombardije en Venetië) met een aandeel van 31 % aan het Italiaanse BBP het industriële en economische hart van het land. Ook voor de passagiersvaart zijn de toekomstperspectieven rooskleurig.

De binnenvaart kan echter pas marktaandeelen veroveren als deze vervoerestak meer flexibiliteit weet te bieden en beter kan inspelen op de behoeften van de verladende industrie. Bovendien moet de betrouwbaarheid van de Po als waterweg worden verhoogd.

¹³ Bron: AiPo

Themabericht 2:

Het kanaal Seine-Nord-Europe

De verbinding tussen het Seine-Oise-bekken rond Parijs en het Benelux-gebied bestaat thans uit drie waterwegen: het Canal du Nord, het Canal de Saint-Quentin en het Canal de la Sambre à l'Oise. Samen met de spoor- en wegverbindingen vormen deze kanalen de noord-zuid-as tussen het Benelux-gebied en Parijs.

Aan het uiteinde van deze as ligt de economisch belangrijke, dicht bevolkte agglomeratie rond Parijs. Afgezien van het Ile-de-France zijn er nog drie andere regio's die vlak bij het stroomgebied van het kanaal liggen: de regio's Nord-Pas-de-Calais, Picardie en Haute Normandie. Het totale regionale bruto binnenlands product van deze vier regio's is goed voor een aandeel van 39 % in het totale bruto binnenlands product van Frankrijk.

De noord-zuid-as kan vandaag de dag alleen worden bevaren door schepen met een laadvermogen van maximaal 600 ton. Deze beperking belemmert het noord-zuid-vervoer over water. Daarom verwacht men van de bouw van een kanaal waar moderne, grote vrachtschepen met een draagvermogen van meerdere duizend ton over kunnen varen, een aanzienlijke verhoging van het binnenvaartvervoer in Noord-Frankrijk en de aangrenzende regio's. Bij het geplande Seine-Nord-Europe-kanaal gaat het om het prioritaire project nr. 30 in het kader van het trans-Europese transportnet (TEN).

Het kanaal dat de Noord-Franse waterwegen Seine en Oise met het dichte netwerk in België en Nederland zal verbinden, bevrijdt het Noord-Franse waterwegennet uit zijn isolement.

Tegelijkertijd verbindt het kanaal de Noord-Franse binnen- en zeehavens (Le Havre, Duinkerken, Rouen en Parijs) met de zeehavens in België en Nederland, waardoor één net ontstaat. Daarbij mag men niet vergeten dat het kanaal in het achterland van een aantal belangrijke zeehavens ligt (Rotterdam, Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Duinkerken, Calais).

Nu ook de Franse president Nicolas Sarkozy zich in het voorjaar van 2011 voor het project sterk maakte, is de kans dat één en ander binnenkort zijn beslag zal krijgen, gestegen. In 2012 moet besloten worden welke onderneming de concessie voor de aanleg van het kanaal krijgt. Zoals het plan er nu voorstaat, zou het kanaal tegen 2016 of 2017 in gebruik genomen kunnen worden.

Kosten en financiering

De kosten van het project Seine-Nord-Europe liggen in totaal bij 4,2 miljard euro. 50 % van de bouwkosten worden als startkapitaal voor het begin van de bouw door openbare organen ter beschikking gesteld. De overige 50 % zal tijdens de bouwwerkzaamheden worden gefinancierd, waarbij 1,67 mld. € afkomstig zal zijn van particuliere investeerders. Het startkapitaal wordt door verschillende organisaties opgebracht.

Afgezien van de Franse staat, zijn dit de regio's die rechtstreeks baat hebben bij het kanaal, dus Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Ile-de-France en de desbetreffende departementen. Ook de Europese Unie levert een grote bijdrage. Verder komen ook de zeehavens Le Havre, Rouen en Duinkerken en de binnenvaart Parijs op voor een deel van de financiering.

Hoeveel voor het gebruik van het kanaal betaald zal moeten worden, is nog niet definitief vastgesteld. Bij een te hoge tolheffing bestaat het gevaar dat dit voor de binnenvaart een concurrentienadeel vormt.

Technische kenmerken en bevaarbaarheid

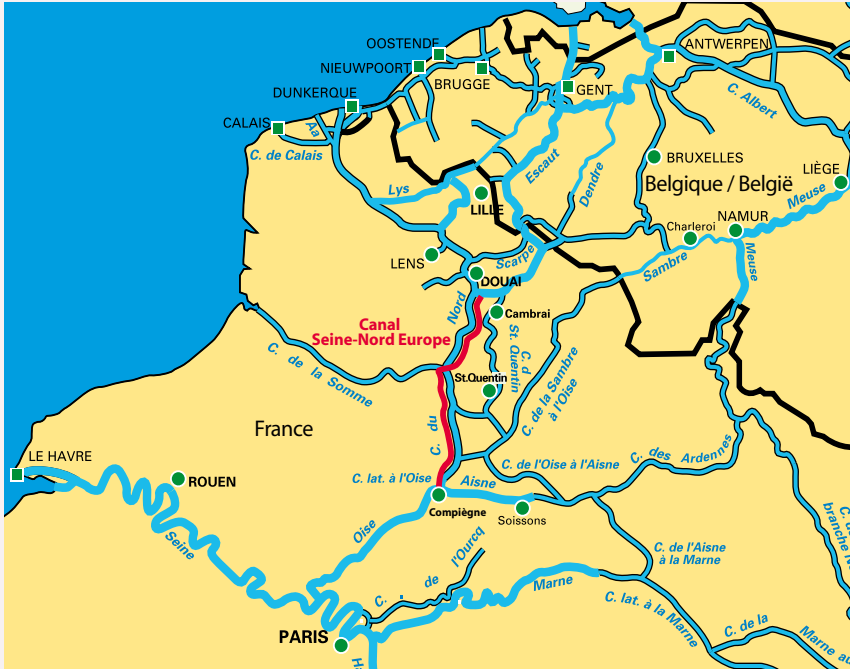
Het kanaal Seine-Nord-Europe heeft de volgende technische kenmerken:

Lengte	106 km
Breedte (aan de oppervlakte):	54 m
Diepgang:	3 m
Vrije hoogte onder bruggen:	7 m
Aantal sluizen:	7
Aantal multimodale platforms:	4
Aantal graanterminals:	5
Aantal industriële terminals:	3

Bron: VNF

Het kanaal zal parallel aan het bestaande Canal du Nord komen te liggen. Op deze laatstgenoemde waterweg kunnen alleen schepen met een laadvermogen van 600 ton varen. Daarentegen zal het nieuwe kanaal Seine-Nord geschikt zijn voor schepen met een capaciteit tot 4500 ton en drie lagen containers. De gemiddelde vaartijd op het kanaal bedraagt voor een groot Rijnschip ongeveer 18 uur.

Afbeelding 19: Het geplande kanaal Seine-Nord-Europe



Bron: VNF

Baten en economische effecten

Geschat wordt dat het kanaal Seine-Nord-Europe in de komende 45 jaar maatschappelijk en economisch gezien rond de 10 miljard euro zal opleveren. Daarvan zal 75 % Frankrijk ten goede komen, 15 % België, 7 % Nederland en 3 % Duitsland. In Frankrijk zal de regio Ile-de-France het meeste profiteren (20 % van de totale baten), gevolgd door de regio Nord-Pas-de-Calais en de Picardie (elk 17 %).

De economische voordelen vloeien voort uit de volgende aspecten:

- lagere transportkosten
- beschikbaar worden van een vervoersdrager die veilig en qua tijdsplanning berekenbaar is en bovendien geen hinder ondervindt van opstoppingen in het wegvervoer (argument van een betere logistiek)
- economische en structurele effecten voor de betrokken regio's (verbetering van de vestigingsvoorwaarden voor ondernemingen in de buurt van het kanaal)
- minder milieuverontreiniging
- bevordering van de werkgelegenheid

Lagere transportkosten

De beschikbaarheid van een kanaal waar schepen op kunnen varen met een groter laadvermogen, reduceert de transportkosten dankzij schaalearde effecten bij het vervoer van grotere hoeveelheden containers, landbouwproducten, kolen, zand, aarde, bouwmaterialen en dergelijke. Dit wordt aan de hand van de onderstaande kostenvergelijking geïllustreerd. In de externe kosten zijn ook de in geld omgerekende milieuverontreiniging door het transport vervat.

Tabel 3: Kostenvergelijking voor het vervoer van een ton over 350 km

Vervoersdrager	Bedrijfskosten	externe kosten
Binnenschip met groot laadvermogen	12 € / t	3 € / t
Binnenschip met gering laadvermogen	17 € / t	4 € / t
Vrachtwagen	21 € / t	12 € / t
Spoorvervoer	22 € / t	5 € / t

Bron: VNF

Het argument van een betere logistiek

Het kanaal Seine-Nord zal grotendeels parallel lopen aan de bestaande autosnelweg A1 tussen Parijs en Rijsel. Deze snelweg is de drukste snelweg van heel Frankrijk, met een gemiddelde verkeersdichtheid van 14.000 vrachtwagens per dag. Daar komt nog bij dat de capaciteiten van de Franse spoorweg, in ieder geval wat het goederenvervoer betreft, volledig benut zijn en hun grens hebben bereikt.

Een kanaal dat bevaren kan worden door schepen met een grote laadcapaciteit, zal het wegvervoer aanzienlijk ontlasten, waardoor ook de kosten van filevorming zullen afnemen. Momenteel ligt het marktaandeel van de waterweg op de noord-zuid-as bij 3 %. Op de Seine, waar veel grotere schepen kunnen varen, ligt dit - ter vergelijking - bij 13 %.

Economische en structurele effecten voor de betrokken regio's:

Door het kanaal zal de Franse industrie en landbouw een gemakkelijker toegang tot de wereldmarkten krijgen. Verder vormt het kanaal een verbinding tussen het economische en demografische hart van Frankrijk, het Ile-de-France rond Parijs, met de belangrijkste Europese zeehavens.

Er mag van worden uitgegaan dat er tussen de regio's verschuivingen zullen optreden. Er zou gedeeltelijk een verschuiving kunnen ontstaan tussen de logistieke distributiecentra in het Benelux-gebied naar Frankrijk. Verschillende distributiecentra zouden daardoor dichterbij Parijs kunnen komen te liggen.

Minder milieuverontreiniging

Dankzij het kanaal zou een deel van vrachtwagenvervoer over het water kunnen gaan plaatsvinden, waardoor enorme hoeveelheden CO2 bespaard kunnen worden. De ligging van het kanaal Seine-Nord vrijwel geheel parallel aan de bestaande snelweg A1 tussen Parijs en Rijsel, is wat dit betreft dan ook zeer gunstig.

Bevordering van de werkgelegenheid

De gevolgen voor de werkgelegenheid bestaan om te beginnen uit tijdelijke werkgelegenheid die samenhangt met de aanleg van het kanaal. Naar schatting gaat het daarbij om 4500 banen. Daarnaast verwacht men dat er tot het jaar 2025 rond de 25.000 nieuwe vaste arbeidsplaatsen ontstaan, en wel in de industrie, logistiek- en transportsector.

Vooruitzichten voor de vervoersstromen

Voor 2020 wordt in de prognoses uitgegaan van een vervoer over het kanaal van 13,5 tot 15 mln. ton. Hierin is het transport van 250.000 TEU containers vevat. Het transitvervoer zal met 2/3 het grootste deel van het vervoer over het Seine-Nord-kanaal vormen.

Het vervoer van noord naar zuid zal een twee maal zo groot zijn als in omgekeerde richting. Reden hiervoor is de toevoer van zand, aarde en bouwmaterialen uit het noorden van Frankrijk voor bouwactiviteiten in Parijs en omgeving, en de aanvoer van containers uit de zeehavens.

Tabel 4: Ontwikkeling van het vervoer over het Seine-Nord-kanaal van noord naar zuid*

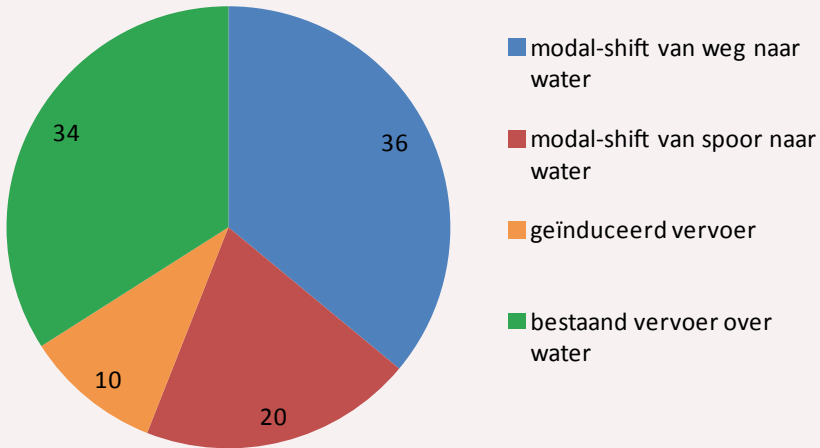
Vervoer over water over de noord-zuid-as	2020	2050
Met het Seine-Nord-kanaal	13,8 – 14,9 mln. t	16,3 – 27,7 mln. t
Status quo (zonder Seine-Nord-kanaal)	5,1 mln. t	5,0 mln. t

* Bij een tolheffing van 1,75 €/ ton. Bron: VNF

Het vervoer over water van noord naar zuid zou dus dankzij de aanleg van het kanaal tussen 2012 en 2020 ongeveer verdrievoudigen. Als het kanaal niet gebouwd zou worden, zou er een stagnatie in het binnenvaartvervoer ontstaan, omdat de drie bestaande kanalen slechts over beperkte capaciteiten beschikken (maximaal 600 ton laadvermogen).

Meer dan de helft van het extra vervoer ter hoogte van bijna 10 mln. t komt tot stand omdat er een verschuiving van de weg en het spoor naar het water zal optreden.

Afbeelding 20: Vervoer over water over de noord-zuid-as in 2020 (%)



Bron: VNF

Afgezien van een verschuiving binnen de vervoersdragers zijn er ook vervoersstromen die door het bestaan van de nieuwe waterweg zullen opkomen (geïnduceerd vervoer). Daarbij moet gedacht worden aan industrietakken die in deze regio's tot nu toe geen, of slechts zeer beperkt van de waterweg als vervoersdrager gebruik hebben gemaakt. Daartoe behoren de chemische industrie en de automobielsector of ook het vervoer van zware goederen en meststoffen.

De **goederensegmenten** waarvoor het Seine-Nord-kanaal van strategisch belang is, zijn zand, aarde & bouwmaterialen, landbouwproducten en containers.

Zand, aarde & bouwmaterialen

Het potentieel bij het vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen is groot, zeker tegen de achtergrond van de hoge vraag in het Ile-de-France (rond 30 mln. t per jaar) en de Picardie (12 mln. t), terwijl de lokale beschikbaarheid van deze producten in de genoemde regio's steeds verder afneemt. De getransporteerde hoeveelheid zal in 2020 4,9 mln. t bedragen, wat gelijk staat aan een aandeel van 34 % in de transporten over het kanaal.

Landbouwproducten

Het kanaal Seine-Nord komt te liggen in regio's met een grote

landbouwproductie. Als de landbouwproducten op goedkope wijze naar de zeehavens kunnen worden vervoerd, is dit zeer bevorderlijk voor de exportmogelijkheden van de landbouw in de Picardie en het gebied Nord-Pas-de-Calais.

Bovendien zijn er ook nog mouterijen en andere agroalimentaire bedrijven die met grondstoffen verzorgd moeten worden. Voor het jaar 2020 rekt men voor de landbouwproducten met een getransporteerde hoeveelheid van 4,2 mln. t, terwijl er nu over de waterweg van noord naar zuid 1,6 mln. t wordt vervoerd. Het aandeel van deze goederengroep zal ongeveer bij 21 % komen te liggen. Het grootste deel van het extra vervoer zal ten koste van het wegvervoer ontstaan.

Containers

Het kanaal zal tevens baat hebben bij de trend van de continu groeiende stroom van over zee aangevoerde containers die door de binnenvaart worden gedistribueerd. Dit zal resulteren in een aanzienlijke stijging van het containervervoer per binnenschip in Noord-Frankrijk. Voor containers wordt geraamd dat het transportvolume in 2020 bij 250.000 TEU zal komen te liggen. Daarvan zal 180.000 TEU, oftewel 72 %, uit doorvoer bestaan. Containers, zware goederen en auto's zullen in 2020 de op een na belangrijkste goederencategorie op het Seine-Nord-kanaal zijn, met een aandeel van 25 % in de transportprestatie.

Andere goederensegmenten

Andere segmenten die van het Seine-Nord-kanaal profiteren, zijn aardolieproducten, metaalerts en chemische producten. Men raamt dat in 2020 over het Seine-Nord-kanaal rond de 800.000 t aan aardolieproducten zal worden vervoerd, wat neerkomt op een verviervoudiging in vergelijking met de huidige situatie, zonder het geplande kanaal. Hierbij zullen de producenten van vloeibare biobrandstoffen een belangrijke rol spelen.

Het modal-split-aandeel van de waterweg zal op de noord-zuid-as in 2020 naar ongeveer 10 % klimmen. Voor heel Frankrijk betekent dit dat het marktaandeel van de binnenvaart dankzij het Seine-Nord-Europe-kanaal zich van 3 % naar 6 % verdubbeld.

Uitwerkingen voor de buurlanden

Het Seine-Nord-kanaal verbindt de Belgische waterwegen met het Seinebekken in Noord-Frankrijk. Een betere verbinding met het achterland over het water, brengt ook voor de grote zeehavens in Noord-Frankrijk en België nieuwe

perspectieven met zich mee. Daarom zal ook op de waterwegen in België en Nederland het transport toenemen.

Men schat dat als het Seine-Nord-kanaal klaar is, de transportprestatie op de Belgische waterwegen in 2020 ongeveer 2,5 tot 2,9 mld. TKM zal gaan bedragen, terwijl dit zonder de aanleg van het kanaal bij 2 tot 2,2 mld. TKM zal liggen.

In België zal het goederenvervoer over de weg hierdoor circa drie tot zes procentpunten aan marktaandeel verliezen. De belasting van de wegen door vrachtwagens zal in België afnemen. Voor Nederland gaat men uit van een stijging van de vervoersprestatie in dezelfde orde van grootte.

**De transportvraag :
Situatie in het najaar
van 2011 en vooruitzichten
voor 2012**

Hoofdstuk 1:

De transportvraag: situatie in het najaar van 2011 en vooruitzichten voor 2012

► 1 - Economische groei: ontwikkeling en vooruitzichten

Na het economisch herstel dat het jaar 2010 kenmerkte, zijn de mondiale economische randvoorwaarden er in 2011 eerder op achteruit gegaan. Diverse gebeurtenissen, zoals de natuurramp in Japan en de politieke ontwikkelingen in Noord-Afrika hebben de economische groei aan het begin van het jaar negatief beïnvloed. Vooral de stijging van de aardolieprijs heeft ertoe geleid dat de particuliere consumptie in de EU-27 in het tweede kwartaal in vergelijking met het jaar ervoor gedaald is.

De problemen in de bankensector en de overheidstekorten zijn nog lang niet opgelost en remmen de economische groei op verschillende manieren. Opnieuw blijkt dat financiële crisissituaties langer aanhouden dan recessies waarvan de oorzaak in de economische realiteit ligt.

Dat de staatsschulden in Europa mede debet hieraan zijn, leidt geen twijfel. De overheden zijn gedwongen te bezuinigen, waardoor de particuliere consumptie en investeringen door de overheid zullen afnemen en ook de groei minder wordt. Dit doet zich vooral voor in de perifere en zuidelijke landen van de Eurozone.

Het IMF, de OESO en verschillende economische onderzoeksinstituten stellen vast dat de risico's voor een verdere neergang in de tweede helft van 2011 duidelijk zijn toegenomen. Deze instituten hebben hun prognoses voor de economische groei en de wereldhandel dit najaar dan ook naar beneden bijgesteld. Voor het jaar 2012 wordt in de meeste landen minder groei verwacht dan in 2010 of 2011.

Naar verwachting zal de olieprijs in 2011 vrijwel even veel stijgen als in 2010. Voor 2012 gaan de eerder genoemde instituten uit van een lichte daling.

Tabel 5: Economische groei voor de Rijnsoeverstaten en enkele andere landen

Land	Veranderingspercentage reëel BBP (%)			
	2009	2010	2011	2012
België	-2,7	2,1	2,4	1,5
Duitsland	-5,1	3,6	2,7	1,3
Frankrijk	-2,6	1,4	1,7	1,4
Nederland	-3,5	1,6	1,6	1,3
Zwitserland	-1,9	2,7	2,1	1,4
Eurozone	-4,3	1,8	1,6	1,1
USA	-3,5	3,0	1,5	1,8
Verenigd Koninkrijk	-4,9	1,4	1,1	1,6
Japan	-6,3	4,0	-0,5	2,3

Bron: IMF; Prognose najaar 2011

Tabel 6: Wereldhandel en olieprijs

Land	Wijzigingspercentage (%)			
	2009	2010	2011	2012
Export	-14,0	14,4	7,1	5,2
Import	-13,6	13,5	6,9	4,0
Olieprijs	-36,3	27,9	30,6	-3,1

Bron: IMF; Prognose najaar 2011. Export- en importcijfers voor industriestaten

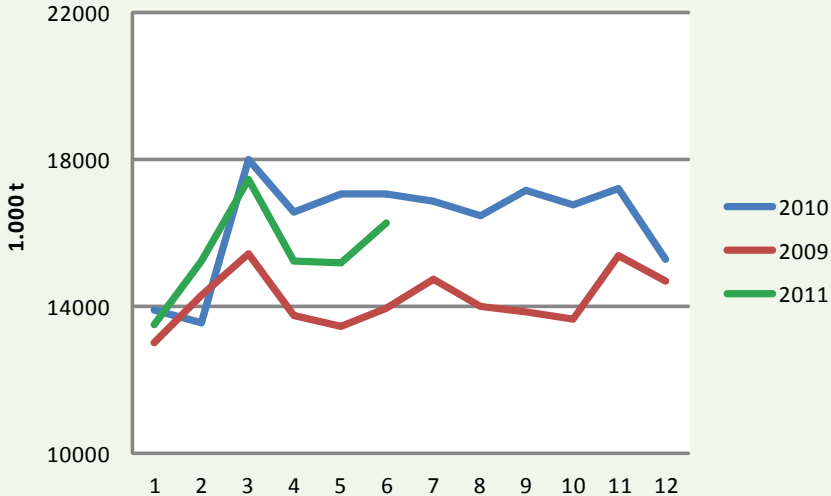
► 2. Transportaanbod: ontwikkeling en vooruitzichten

De over de Rijn getransporteerde hoeveelheid lag in de eerste 6 maanden van 2011 3,4 % lager dan in dezelfde periode het jaar ervoor. Daarbij mag men niet vergeten dat afgezien van de zwakkere economische dynamiek ook het ongeval met het tankschip “de Waldhof” in januari, de natuurramp in Japan in maart en de lage waterstanden op de Rijn de resultaten onder druk hebben gezet.¹⁴

¹⁴ De aardbeving en tsunami in Japan hebben het wereldwijde zeevervoer en de Rijnvaart echter niet zeer sterk beïnvloed.

Het genoemde ongeval had vooral consequenties voor de Boven- en Middenrijn, terwijl het vervoer op de Nederrijn geen negatieve gevolgen hiervan ondervond. Dit is een verklaring voor het relatief hoge volume in januari.

Afbeelding 21: Transportvolume op de Rijn



Bron: destatis

De vooruitzichten zijn in het licht van de eerder geschetste economische prognoses niet meer zo gunstig als een half jaar geleden. De afzwakkende wereldhandel zal de groei in het containersegment vermoedelijk enigszins afremmen, maar niet volledig tot stilstand brengen.

Ook het staal- en kolensegment zal niet van deze verlangzaming verschoond blijven. Daarentegen is er voor de vervoersvraag van aardolieproducten een lichtpuntje aan de horizon, omdat men voor 2012 een zekere ontspanning van de olieprijs verwacht.

2.1 Land- en bosbouwproducten

In de eerste vier maanden van 2011 profiteerde dit segment van een stijgende graaninvoer uit de VS, die via de haven van Rotterdam werd ingevoerd en over de Rijn verder getransporteerd werd. De stijgende invoer is eigenlijk het gevolg van een ondermaatse oogst in Frankrijk en Duitsland.

De aanvoer van graan steeg bijzonder sterk in de Schweizer Rheinhäfen (rond 40% in de eerste helft van het jaar). In Frankrijk en Wallonië liepen de cijfers in dit segment daarentegen terug, en wel met 16% voor Frankrijk en 24% voor Wallonië.

2.2 Veevoerders en voedingsmiddelen

Als gevolg van de daling van de communautaire invoerrechten op voedergraan, is de invoer van deze goederensoort in 2011 gestegen. De Schweizer Rheinhäfen registreerden een plus van 15% bij de aanvoer van veevoeder en levensmiddelen. In Frankrijk lag het resultaat evenwel 10% onder het niveau van het jaar ervoor, terwijl het in Wallonië 5% hoger lag.

2.3 IJzer- en staalnijverheid

Hoewel de staalproductie in Duitsland weer op het langjarige niveau is teruggekeerd en zich daar handhaaft, werd in de eerste helft van het jaar een relatief zwak ertsvervoer op de Rijn waargenomen. Een mogelijke reden hiervoor waren de lage waterstanden. Voor de tweede helft van het jaar zou er ook op de Rijn een stijging van erts zichtbaar moeten worden, te meer omdat de haven van Rotterdam voor de laatste zes maanden met gestegen ertsimporten rektent.

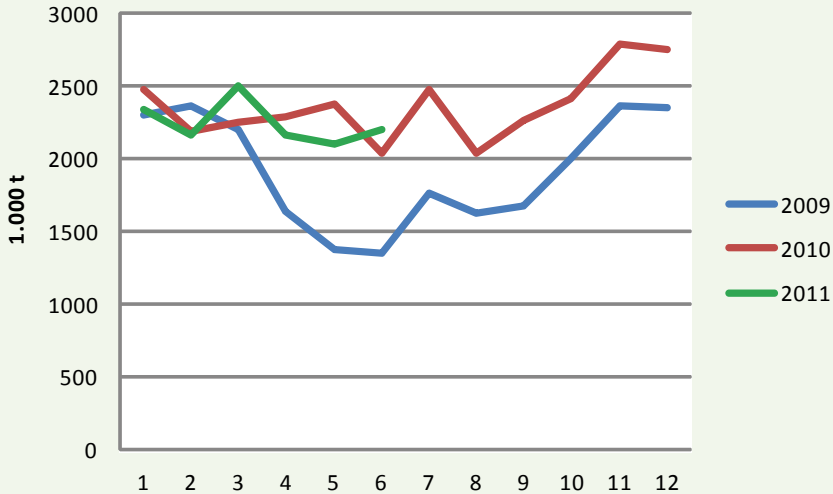
In Frankrijk stegen de transporten van erts en metaalschroot daarentegen in de eerste zes maanden met 18%. In Wallonië, dat een klassiek staalgebied is, bedroeg de groei zelfs 66%. Dit is met zekerheid te danken aan het opnieuw opstarten van de staalfabrieken rond Luik. Het staalconcern Acelor Mittal heeft evenwel in oktober 2011 aangekondigd dat de hoogoven in Luik definitief zal worden gesloten. Hierdoor zal het vervoer van etsen naar dit gebied op den duur zeker afnemen.

Zondermeer positief is de ontwikkeling bij metaal en metaalproducten. Dit geldt zowel voor de Rijn als voor Frankrijk (+17%) en Wallonië (+12 %).

2.4 Vaste minerale brandstoffen

Bij kolen is de ontwikkeling voor de Rijn over de gehele lijn gezien ongeveer blijven steken op het niveau van het voorafgaande jaar. In het tweede kwartaal vormden de lage waterstanden tijdelijk een belemmering voor het vervoer vanaf Rotterdam.

Afbeelding 22: Vervoer van vaste brandstoffen over de Rijn



Bron: destatis

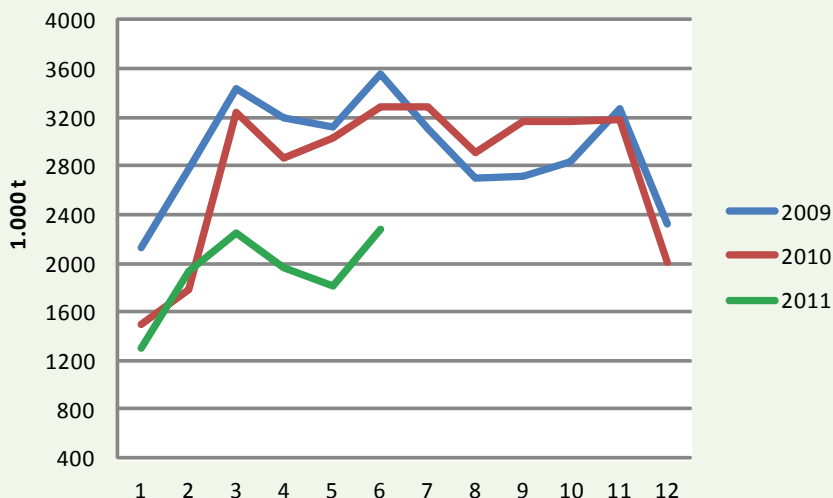
Op de Franse waterwegen werd in de eerste helft van 2011 rond 1,8 mln. t vaste brandstoffen vervoerd. Dit komt overeen met een daling van 24 % ten opzichte van 2010, en dit ofschoon de Franse staalindustrie in de eerste zes maanden van 2011 steeds meer ging produceren. Hier moet rekening worden gehouden met het feit dat de kolenuitvoer door Australië in het eerste kwartaal door heftige regenval stil kwam te liggen. De kolenoverslag in Le Havre is in de eerste jaarhelft met 45 % gedaald.

Ook in de Schweizer Rheinhäfen liepen de ingevoerde hoeveelheden terug (met 40 %). Hoewel de ertstransporten op de waterwegen in Wallonië duidelijk toenamen, bleef het vervoer van kolen 10 % achter bij het halfjaarlijkse resultaat van 2010.

2.5 Kiezels, aarde & bouwstoffen

Vermeedelijk is het lage water in het tweede kwartaal er debet aan dat het vervoer van zand, stenen, aarde en bouwmaterialen in de eerste maanden van het jaar zich slechts matig ontwikkelde. Dit was in ieder geval het beeld op de Rijn.

Afbeelding 23: Vervoer van kiezel, aarde en bouwmaterialen over de Rijn



Quelle: destatis

Gebieden die minder met lage waterstanden te kampen hadden, toonden daarentegen groei: met een volume van 11,5 mln. t werd er in de eerste helft van het jaar in Frankrijk rond de 7 % meer kiezel, aarde en bouwmaterialen vervoerd dan het jaar ervoor. Bijna 9 mln. t was op de waterwegen in Wallonië onderweg, wat overeenkomt met een stijging van 14 %.

2.6 Chemische producten en meststoffen

Het vervoer over de Rijn ligt in feite in het verlengde van de resultaten van vorig jaar, hoewel met een kleine knik in januari. Dit is ongetwijfeld toe te schrijven aan de stremming van de Rijn na het eerder genoemde ongeval. Een groot gedeelte van de chemische industrie ligt immers in het gebied rond de Midden- en Bovenrijn.

Schepen met petrochemische grondstoffen konden na hun vertrek uit de zeehavens deze vestigingsplaatsen niet meer bereiken, en omgekeerd konden schepen met chemicaliën aan boord ook niet meer doorvaren naar de zeehavens. Dit vertaalde zich in een daling van de transportprestatie (tkm) in het eerste kwartaal.

De transportprestatie op de Rijn daalde in het eerste kwartaal van 2011 op grond van het wegvallen van een groot gedeelte van de waterweg (tussen het ARA-gebied en de Bovenrijn) met 18 % wezenlijk sterker dan het transportvolume (- 8 %). In Frankrijk bleef het resultaat vrijwel stabiel (- 2 %), terwijl dit in Wallonië 6 % onder het niveau van het jaar ervoor uitkwam.

Aangezien de chemieconjunctuur in Duitsland onverminderd robuust is, kan ook voor de rest van het jaar met een opwaartse ontwikkeling worden gerekend. Voor het hele jaar 2012 gaat het Verband der chemischen Industrie in Deutschland (VCI) uit van een stijging van de chemieproductie met 5 % in vergelijking met vorig jaar.

Het vervoer van meststoffen ontwikkelde zich zeer positief op de Rijn. In de eerste vier maanden werd er rond 24 % meer getransporteerd dan in het voorafgaande jaar. Net als in de twee laatste jaren, was de maand maart de beste maand. Deze seizoensgebonden piek in maart zou samen kunnen hangen met de zaaiperiodes in de landbouw. In Wallonië werd bij het vervoer van meststoffen een groei van 20 % geboekt, terwijl dit in Frankrijk een minus van 11 % liet zien.

2.7 Aardolieproducten

Het transport is ongeveer vergelijkbaar met het niveau dat in 2010 werd bereikt. De eindverbruikers hebben vanwege de stijgende prijzen en volle opslagplaatsen in het eerste kwartaal alleen de hoogst nodige hoeveelheid stookolie ingekocht. In Frankrijk bleef het resultaat ongeveer 10 % achter bij de cijfers die in het jaar ervoor werden waargenomen.

In Wallonië werd een stijging van circa 2 % geregistreerd. In deze Belgische landstreek toont het vervoer van minerale olieproducten overigens al enkele jaren een stijgende tendens en dit in tegenstelling tot Duitsland en het Rijngebied, waar het transport van aardolieproducten steeds meer afneemt.

Het vervoer van aardolieproducten zal vermoedelijk pas volgend jaar, in 2012, enigszins aantrekken. Reden hiervoor is de door economen (zie IMF) geuite voorspelling dat er in 2012 voorlopig een einde komt aan de stijging van de aardolieprijs. Zij zien dit als een neveneffect van de langzamere economische groei.

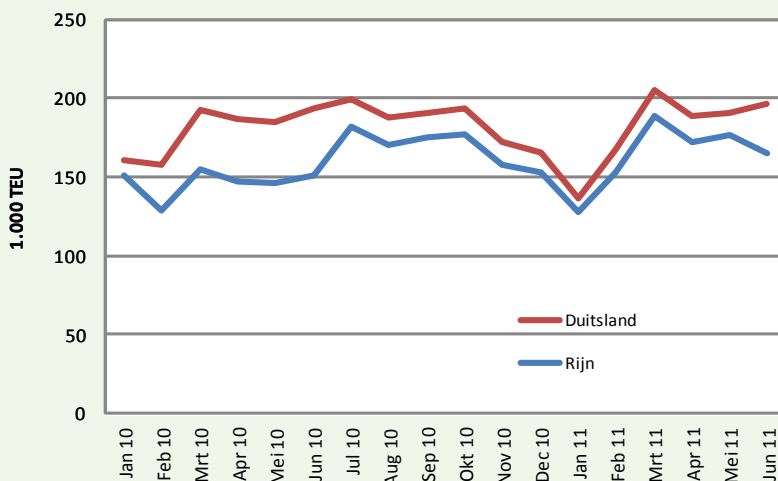
2.8 Containers

Het containersegment werd het hardst geraakt door het ongeluk met de „Waldhof“. Dit kan grotendeels verklaard worden door het feit dat dit segment zeer tijdgevoelig is, zodat bij een onderbreking van het vervoer hoge economische verliezen ontstaan. Aan de hand van het verloop van het vervoer is de breuk in januari goed zichtbaar (zie afbeelding).

In maart werd over de Duitse waterwegen voor de eerste keer meer dan 200.000 TEU vervoerd, met een totaal gewicht van iets meer dan 2 mln. ton. Dit record weerspiegelt echter ook het inhaaleffect dat zich na het ongeval voordeed. In deze cijfers zijn zowel de lege containers als ook het eigen gewicht van de containers vervat. Als men de lege containers buiten beschouwing laat en alleen het zuivere nettogewicht (zonder het eigen gewicht van de containers) meetelt, verandert dit niet veel aan de verhouding tussen beide, namelijk een gemiddeld gewicht van rond de 10 ton per TEU.¹⁵

De volgende afbeelding laat zien dat de Rijn nog steeds goed is voor bijna 100 % van het containervervoer over de Duitse waterwegen. Dit structurele beeld zal in de toekomst slechts zeer langzaam veranderen.

Afbeelding 24 : Containervervoer op de Rijn en in Duitsland



Bron: destatis

¹⁵ Berekening van de CCR aan de hand van gegevens van destatis

De Schweizer Rheinhäfen registreerden een daling in de containeroverslag in de eerste helft van het jaar van ongeveer 5 %. Vooral de export van containers liep terug (- 18 %). Dat de export afneemt, is het gevolg van de gestegen koers van de Zwitserse frank ten opzichte van de euro. Deze koersontwikkeling heeft de export van Zwitserland in de gehele eerste jaarhelft duidelijk schade berokkend.

► 3. Vraag op de markt voor personenvervoer

Vorig jaar is het aantal toeristen dat op een Europese rivier een riviercruise maakte, met circa 10 % gestegen. De groei van de zeecruises bedroeg in vergelijking hiermee het dubbele (+20 %).

Uit een enquête die vorig jaar in Duitsland gehouden werd, blijkt dat er voor de riviercruises qua vraag nog een aanzienlijk potentieel bestaat. Van de ondervraagde personen onder de dertig jaar gaf 42 procent te kennen dat zij zich goed kunnen voorstellen, een riviercruise te maken. In de leeftijdsgroep van 50 tot 58 jaar bedroeg dit zelfs 48 procent. Echt deelgenomen aan een riviercruise hebben tot nu toe echter slechts acht procent van de geënquêteerden.

Dit in overweging nemende, wordt voor de komende jaren gerekend met een jaarlijkse groei van de vraag van op zijn minst 10 % per jaar.

Daarbij kan tevens worden vastgesteld dat het product “riviercruises” steeds gedifferentieerder wordt. Dit geldt zowel voor de thematische zwaartepunten als voor de reistijd. De thematische zwaartepunten van een riviercruise lopen inmiddels uiteen tussen speciale reizen voor operaliefhebbers tot aan reizen voor hobbykoks of archeologiebelangstellenden. Deze speciale reizen maken weliswaar hogere marges mogelijk, maar hebben in kwantitatief opzicht geen grote betekenis in vergelijking met de standaardreizen.

Wat de seizoenen betreft, kan men vaststellen dat er gedeeltelijk een verschuiving in het klassieke reiseseizoen optreedt. Er worden inmiddels ook al voor het winterseizoen 2011/2012 reisprogramma's voor de Rijn aangeboden, zoals bijvoorbeeld zesdaagse adventreizen, een zevendaagse kerstreis of een achtdaagse reis rond de jaarwisseling.

De verlenging van het seizoen heeft ook tot doel de hoge vaste kosten van de nieuwe schepen over een groter aantal omzetzdagen te spreiden.

Hoofdstuk 2:

Verhouding tussen transportvraag en -aanbod

I. Ontwikkeling van het vlootbestand: nieuw gebouwde schepen

► 1. Drogeladingvaart

Bekijkt men de ontwikkeling van de bouw van nieuwe schepen voor de drogeladingvaart, dan kan men vaststellen – in ieder geval voor de eerste negen maanden van 2011 – dat de cijfers achterblijven bij die van vorig jaar.

Tot eind september 2011 zijn er 12 nieuwe schepen met een totaal tonnage van rond de 31.000 t op de markt gekomen. Het gaat hier om tien motorvrachtschepen en twee duwbakken. De motorvrachtschepen hebben een gemiddelde capaciteit van 2.570 ton.

In 2010 werden er in totaal nog 48 nieuwe schepen met een totaal tonnage van 110.000 ton geteld. Uitgaand van de veronderstelling dat er in het laatste kwartaal van dit jaar niet nog een vloedgolf aan nieuwe schepen in de vaart komt, zal in 2011 het nieuwbouwvolume duidelijk lager liggen dan in 2010.

Hierbij moet benadrukt worden dat de piek in 2010 grotendeels voortkwam uit bestellingen die in 2008 werden gedaan en dus in feite samenhangen met de goede conjunctuur in dat jaar. De afname in de nieuwbouwactiviteiten van het lopende jaar is op zijn beurt het gevolg van de zwakke transportvraag in 2009, het restrictieve kredietbeleid in de bankensector en de heersende onzekerheid over de toekomstige economische ontwikkeling.

► 2. Tankvaart

Tot eind september werden er 28 nieuwe tankschepen met een totale capaciteit van circa 94.000 ton geregistreerd. Dit wijst erop dat er dit jaar, net als in de drogeladingvaart, minder nieuwe schepen gebouwd zijn.

In 2010 zijn er over het gehele jaar genomen nog 82 nieuwe schepen (met een tonnage van meer dan 250.000 ton) in de vaart genomen. Ook 2009 lagen de nieuwbouwactiviteiten met meer dan 200.000 ton op een zeer hoog peil (bijna 10 % van de capaciteit van de gehele vloot).

Als men alle nieuwe dubbelwandige schepen en verbouwingen van enkelwandige naar dubbelwandige schepen sinds 1990 bij elkaar optelt, zou het aandeel dubbelwandige schepen nu rond de 65-70 % moeten liggen.

Binnen deze context moet ook worden opgemerkt dat enkele zeer grote spelers op de markt (aardolieconcerns) al hebben aangekondigd dat zij vanaf 2012, resp. 2015 voor hun transporten geen gebruik meer willen maken van enkelwandige schepen; het is denkbaar dat anderen hun voorbeeld zullen volgen. De jaren 2016 en 2019 die als einddatum in het ADN staan, moeten daarom eerder worden gezien als eindhorizon en minder als absoluut keerpunt.

► 3. Passagiersvaart

In het boomende segment van de riviercruises kwamen in 2011 twaalf nieuwe schepen op de markt. De gemiddelde capaciteit van de nieuwe schepen ligt bij 180 bedden.

Het aantal cruiseschepen dat in 2011 voor de riviercruises te water werd gelaten, overtreft hiermee wel het aantal nieuwe cruiseschepen voor de hoogzeevaart. Uit de orderboeken blijkt eveneens dat er voor de komende jaar 2012 nogmaals 16 nieuwe riviercruiseschepen in aanbouw zijn.

Verder kan men vaststellen dat de schepen steeds langer worden om de hoge vaste lasten over meer bedden – en dus een hogere omzet – te verdelen. Er zijn echter wel grenzen aan nog grotere afmetingen gesteld: de grootte van het schip wordt beperkt door de afmetingen van de sluisen en doorvaarthoogten van de bruggen.

In het deelsegment van de dagtochtschepen zijn er in de eerste drie kwartaal van het jaar drie nieuwe schepen op de markt gekomen, twee voor de Rijn en één voor rondvaarten in Nederland.

II. Analyse en ontwikkeling van de capaciteitsbenutting

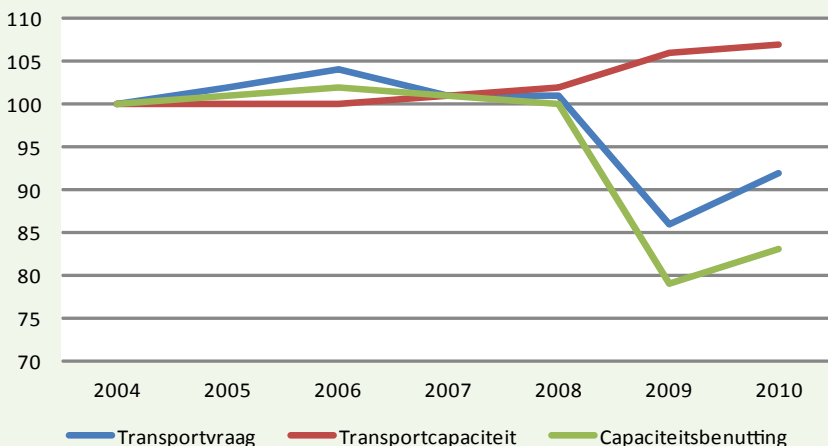
Zoals reeds vermeld, is de inzetbare transportcapaciteit in de afgelopen drie jaar ondanks de crisis duidelijk toegenomen. In deze periode zijn de transporthoeveelheden weer langzaam maar zeker naar het niveau van voor de crisis teruggekeerd. Ook de vrachtprijzen zijn in de drogeladingvaart weer gestegen. Deze stijging is echter voor een groot deel toe te schrijven aan de waterstanden. In deze context wordt daarom ook de benuttingsgraad van de vloot (drogelading- en tankvaartvloot) geanalyseerd en de ontwikkeling in de afgelopen jaren nader onder de loep genomen.

Voor de berekening van de benuttingsgraad worden zowel de invloed van de waterstanden, als de seizoenseffecten op de vraag in de verschillende goederencategorieën meegewogen. Er wordt tevens rekening gehouden met het verschil in productiviteit van de schepen in functie van hun grootte en exploitatievorm.

► 1. Drogeladingvaart

In de drogeladingvaart lag het benuttingspercentage van de schepen in 2010 in de diverse scheepscategorieën boven dat van 2009. Zoals uit de volgende grafiek blijkt, lag dit cijfer echter duidelijk lager dan de waarden die in 2007 en 2008 werden waargenomen.

Afbeelding 25: Ontwikkeling van de capaciteitsbenutting in de drogeladingvaart



Bron: NEA een secretariaat van de CCR

Deze nog duidelijk lagere capaciteitsbenutting laat zien dat de productie en dus ook opbrengst voor het scheepvaartbedrijfsleven verre van toereikend zijn. Door de uitbreiding van de vloot voor het vervoer van droge lading is de capaciteitsbenutting niet in dezelfde mate als de vraag gestegen. De capaciteitsbenutting ligt duidelijk onder die van de jaren 2004-2008.

De resultaten verschillen echter al naar gelang de omvang van de schepen. Zo kan worden vastgesteld dat de benuttingsgraad van kleinere eenheden (draagvermogen onder de 1000 ton) van 2009 naar 2010 licht achteruit ging, terwijl dit bij de grote eenheden (met een draagvermogen van meer dan 1000 ton) juist duidelijk beter werd. Dit geldt met name voor schepen van meer dan 2000 ton.

De kleine en grote eenheden laten dus een uiteenlopende ontwikkeling zien. Dat de capaciteitsbenutting van de laatstgenoemde categorie er in 2010 iets beter voor stond, hangt samen met de waterstanden die over het algemeen gunstiger waren en het feit dat de grotere schepen die de afgelopen jaren op de markt zijn gekomen, nu volledig in bedrijf zijn.

Bekijkt men het gebruik van de schepen naar omvang en voor de verschillende goederensegmenten, dan tekent zich duidelijk de volgende tendens af: het aandeel van de grote eenheden (>2500 ton) in het transport neemt in alle goederensegmenten toe.

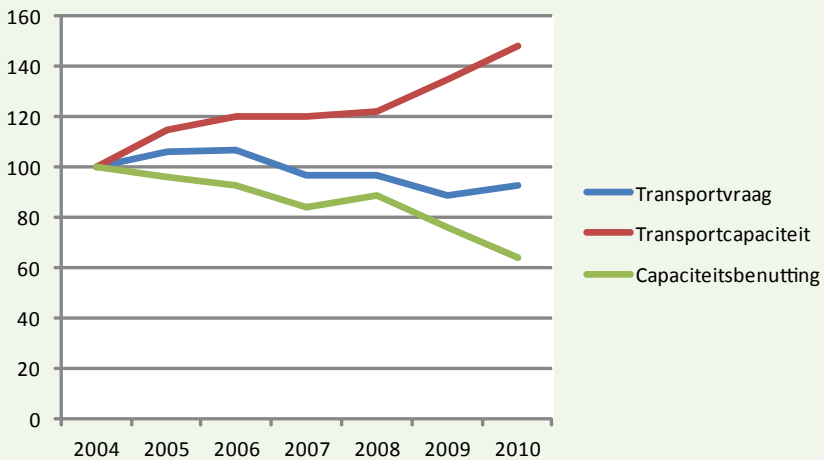
Over het algemeen kan men stellen dat de capaciteitsbenutting zich in 2010 niet in dezelfde mate heeft weten te herstellen als de vraag, hetgeen samenhangt met de tewaterlating van talrijke nieuwe schepen tussen 2008 en 2010. Wil men een benuttingsgraad bereiken die het niveau van voor de crisis evenaart, dan moet de vervoersvraag in de hele drogeladingvaart aanzienlijk boven het niveau van voor de crisis komen te liggen, hetgeen volgens de prognoses op korte termijn niet te verwachten valt. Deze vaststellingen wijzen erop dat er thans sprake is van overcapaciteiten.

► 2. Tankvaart

In de tankvaart heeft de benuttingsgraad van de vloot zich in 2010 als gevolg van het steeds verder toenemende vervoersaanbod verslechterd. Vast staat dat in het kader van de herstructurering van de vloot nog steeds talrijke nieuwe dubbelwandige schepen worden toegevoegd. De lichte stijging van de transportvraag levert hiervoor onvoldoende compensatie.

Wanneer men de benutting afzet tegen de scheepsgrootte, levert dit het beeld op dat de kleinere eenheden onder de 400 ton en de grootste eenheden van meer dan 2500 ton de slechtste benuttingspercentages laten zien. Vooral in de categorie schepen van meer dan 2500 ton is het grootste deel van de nieuwe scheepstonnage terug te vinden, terwijl daar enkelwandige, middelgrote schepen voorlopig ook nog succesvol op de markt meedingen.

Afbeelding 26: Ontwikkeling van de capaciteitsbenutting in de tankvaart



Bron: NEA en secretariaat van de CCR

Het aanbod op de tankvaartmarkt moet gezien worden tegen de achtergrond van de herstructurering van enkelwandige naar dubbelwandige schepen. De investeringen in nieuwe schepen zijn eerder het gevolg van deze ontwikkeling dan dat zij een reactie zouden vormen op de ontwikkeling van de vraag. Het in de vaart nemen van een groot aantal dubbelwandige schepen in 2010 terwijl de vraag eigenlijk stagneert,

heeft tot een merkbare overcapaciteit geleid. De capaciteitsbenutting blijft achter bij die van de afgelopen jaren. Deze omstandigheden hebben er zeker toe bijgedragen dat het ritme waarmee nieuwe schepen in bedrijf zijn genomen, zich in 2011 duidelijk heeft verlangzaamd.

De vraag rijst hoeveel nieuwe dubbelwandige schepen nog nodig zijn om aan de toekomstige vraag te voldoen (voor de tijd na het einde van de overgangstermijnen van het ADN). In het kader van deze marktobservatie is er geen kwantitatieve analyse van dit aspect gemaakt. Wel worden hier enkele overwegingen nader toegelicht.

Uit de trage en zwakke ontwikkeling van de vrachtprijzen blijkt dat de markt met overcapaciteiten te kampen heeft. Als men ervan uitgaat dat een dubbelwandig schip dezelfde nominale capaciteit als een enkelwandig schip heeft, hoeft alleen nog maar een deel van de momenteel benutte enkelwandige schepen door dubbelwandige vervangen te worden.

Dit werpt de vraag op hoe snel de enkelwandige schepen de markt zouden kunnen verlaten. Een deel van deze schepen heeft een recent bouwjaar, zodat dit gedeelte van de enkelwandige vloot vermoedelijk tot het einde van de laatste overgangstermijn van het ADN (2019) in de vaart zal blijven.

De oudere, enkelwandige schepen binnen de vloot zullen echter in de problemen komen als er reparaties nodig zijn om het scheepscertificaat verlengd te krijgen. De omvang van de hiervoor vereiste investeringen, de situatie op de financiële markten en de beschikbaarheid van de benodigde kredieten zijn de grootste hordes die een rendabele investering in de weg staan (hiervoor geldt immers op grond van de voorschriften een tijdshorizon tot 2019).

Rekening houdend met het beleid van diverse aardoliemaatschappijen op dit vlak, die al voor het einde van de overgangstermijnen geen enkelwandige schepen meer toelaten, valt te verwachten dat het tijdsvenster dat hierdoor op de markt heerst, aanzienlijk korter zal uitvallen. Het valt niet uit te sluiten dat een deel van deze laadruimte in het kader van een “koude sanering” de markt zal verlaten.

Hoofdstuk 3:

Situatie van de binnenvaartondernemingen

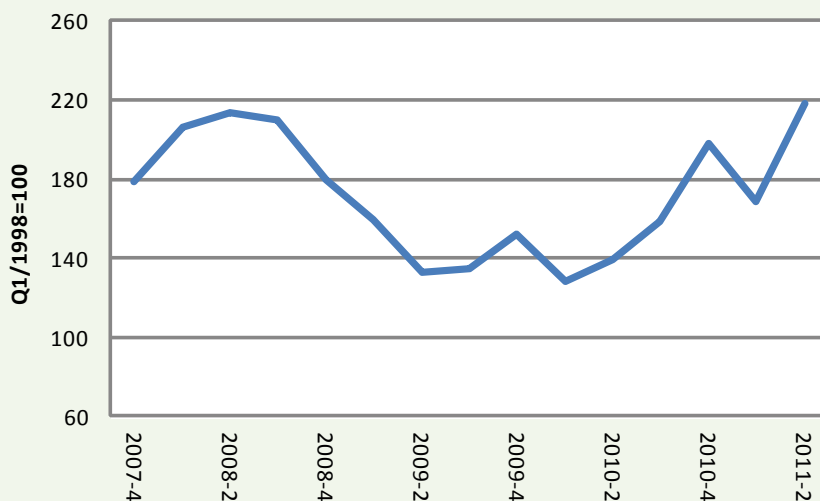
I. Ontwikkeling van de vrachtprijzen en bedrijfsactiviteiten

► 1. Drogeladingvaart

De vrachtprijzen hebben halverwege 2011 opnieuw een relatief hoog prijsniveau bereikt. In de drogeladingvaart is het niveau van voor de crisis inmiddels overschreden. De stijging van de vrachtprijzen is evenwel slechts gedeeltelijk te danken aan een grotere vraag. Veeleer zijn zij het gevolg van de zeer lage waterstanden in de eerste maanden van dit jaar.

Rond begin 2010 begon de transportvraag weer aan te trekken. Vanaf dit moment zijn de vrachtprijzen weer gaan stijgen, zoals de volgende grafiek laat zien.

Afbeelding 27: Vrachtprijzen in de drogeladingvaart



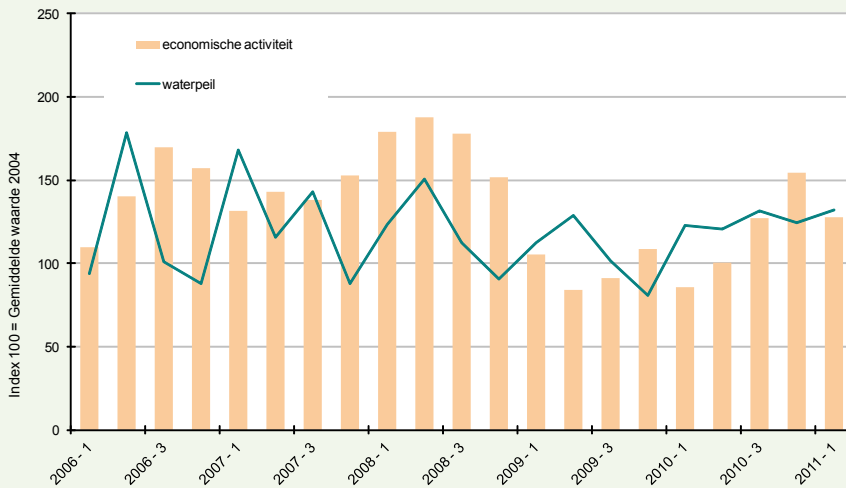
Bron: Rabobank / NEA Consulting

De opleving voltrok zich niet in alle gebieden op dezelfde wijze. Voor de transportroute van Rotterdam naar de Nederrijn klommen de prijzen sterker dan voor vervoersstromen naar de Midden- en Bovenrijn.

De sinds begin 2010 stijgende transportprijzen hebben samen met de gelijktijdige toename van de vervoerde hoeveelheden de bedrijfsresultaten in de drogeladingvaart aanzienlijk verbeterd. Nadat er gedurende vier opeenvolgende kwartalen sprake was van een toegenomen economische activiteit, is er in het eerste kwartaal van 2011 opnieuw een daling ingezet. Dit was echter hoofdzakelijk te wijten aan seizoensgebonden factoren (koude winter, tijdelijk dalende vrachtprijzen).

In het tweede kwartaal zullen de gestegen vrachtprijzen waarschijnlijk weer een stijging in vergelijking met het eerste kwartaal opleveren.

Afbeelding 28: Bedrijfsactiviteiten in de drogeladingvaart

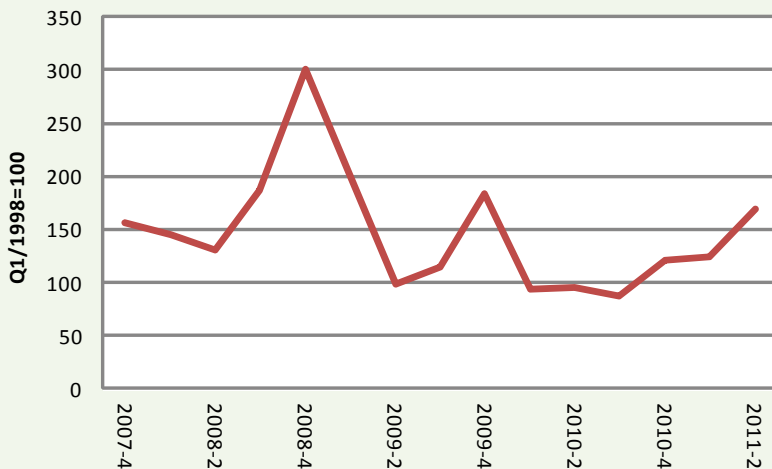


Bron: Berekeningen van het secretariaat van de CCR

► 2. Tankvaart

Ook op de tankvaartmarkt zijn de vrachtprijzen in de eerste helft van het jaar gestegen, hoewel de stijging hier zwakker uitviel dan in de drogeladingvaart. Dit hangt rechtstreeks samen met de overcapaciteiten op de markt.

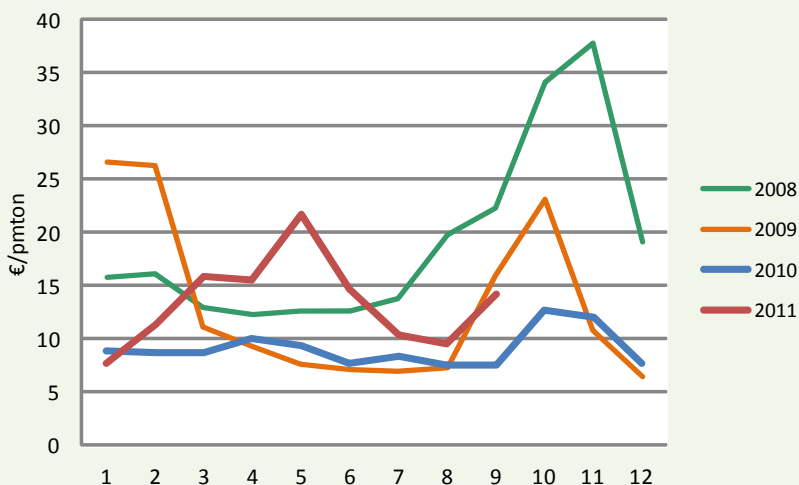
Afbeelding 29: Vrachtprijzen in de tankvaart



Bron: Rabobank / NEA Consulting

Het dalende waterpeil heeft de transportprijzen sterk aangewakkerd. Het prijsniveau lag in het tweede kwartaal zelfs in vergelijking met verschillende jaren relatief hoog: er werden op de gasoliemarkt bijvoorbeeld hogere prijzen bereikt dan in de jaren 2008, 2009 en 2010. In het derde kwartaal daalden deze echter weer.

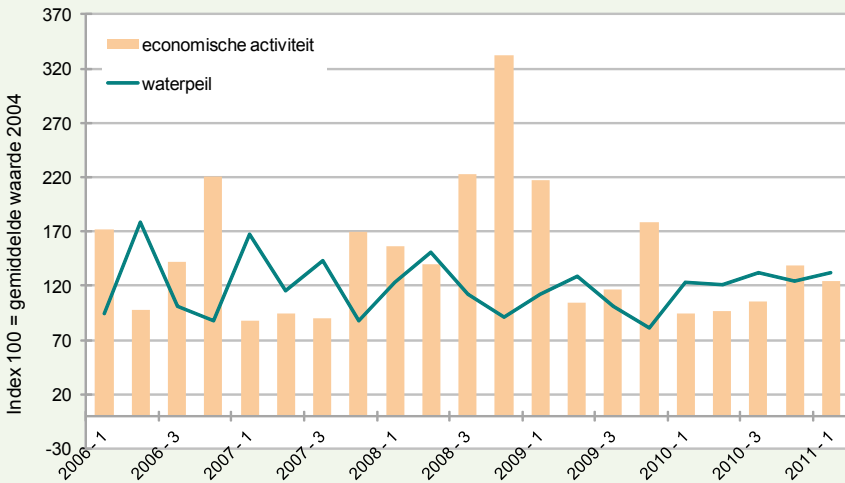
Afbeelding 30: Meerjarige ontwikkeling van de vervoersprijzen voor gasolie op de Rijn



Bron: PJK International 1 tot 12 = maanden

Tegen de achtergrond van stijgende vrachtprijzen en een in vergelijking met vorig jaar min of meer stabiele vervoersvraag lag de economische activiteit (berekend als product uit vrachtprijzen en transporthoeveelheden) in het eerste kwartaal van 2011 hoger dan in het eerste kwartaal 2010, maar lager dan het daaraan voorafgaande kwartaal, Q4/2010. Dit heeft echter ook te maken met het feit dat de economische activiteit en de vrachtprijzen in het vierde kwartaal in de regel het hoogst zijn, zoals een vergelijking over meerdere jaren duidelijk maakt.

Afbeelding 31: Economische activiteit in de tankvaart



Bron: Berekeningen van het secretariaat van de CCR

De tankvaart werd in de eerste helft van 2011 afgezien van het ongeval met de “Waldhof” ook nog met een andere gebeurtenis geconfronteerd:

Op 21 februari werd bekend dat een grote Hamburgse bevrachter niet meer aan zijn betalingsverplichtingen kon voldoen. Deze insolventie staat echter niet rechtstreeks in verband met de algemene economische toestand. De onderneming in kwestie had ongeveer 100 tankschepen in de binnenvaart onder contract en een marktaandeel van 10 procent in de Europese binnentankvaart.

Het gevolg was dat de betrokken particulieren nieuwe transportcontracten moesten afsluiten. Daarbij werden vaak hogere vrachtprijzen gerealiseerd, wat samen met de lage waterstanden, een stijging van het gemiddelde vrachtprijsniveau veroorzaakte.

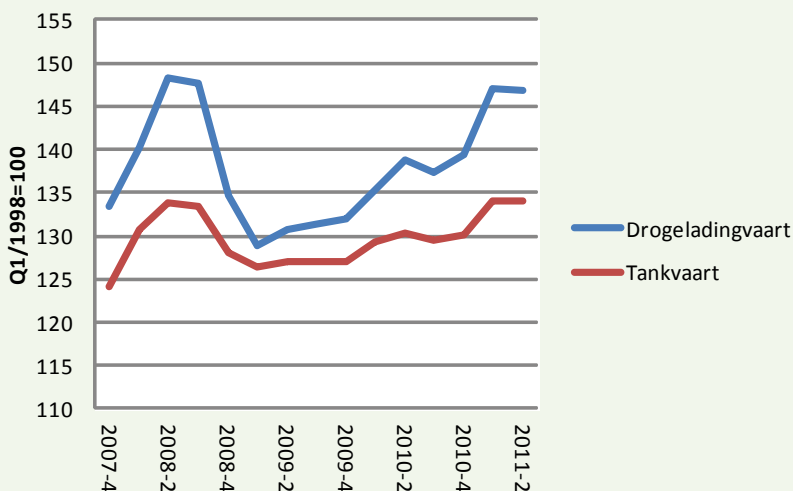
II. Kostenontwikkeling

1. Algemene kostenstructuur en -ontwikkeling

Net als in andere bedrijfstakken moet bij de kosten in de binnenvaart een onderscheid worden gemaakt tussen vaste en variabele kosten. De meeste kosten die bij de exploitatie van binnenschepen ontstaan, zijn vaste kosten: personeelskosten, financieringskosten, afschrijvingen en verzekeringskosten. De brandstofkosten kunnen in feite als variabele kosten worden beschouwd.

Verder hangt de kostenstructuur af van het scheepstype en de bevaren route. Het aandeel van de brandstofkosten is bijvoorbeeld groter naarmate de afgelegde afstand langer is. Bij oudere schepen vallen de kapitaalkosten lager uit dan bij nieuwe, omdat oudere schepen vaak al gefinancierd of zelfs al helemaal afgeschreven zijn. In principe wegen bij korte trajecten de personeelskosten en kapitaalkosten het zwaarst. Daarentegen zijn bij lange vervoertrajecten de brandstofkosten de grootste kostenpost, hoewel het verschil met de personeelskosten miniem is.¹⁶

Abbildung 32: Kostenentwicklung in der Binnenschifffahrt



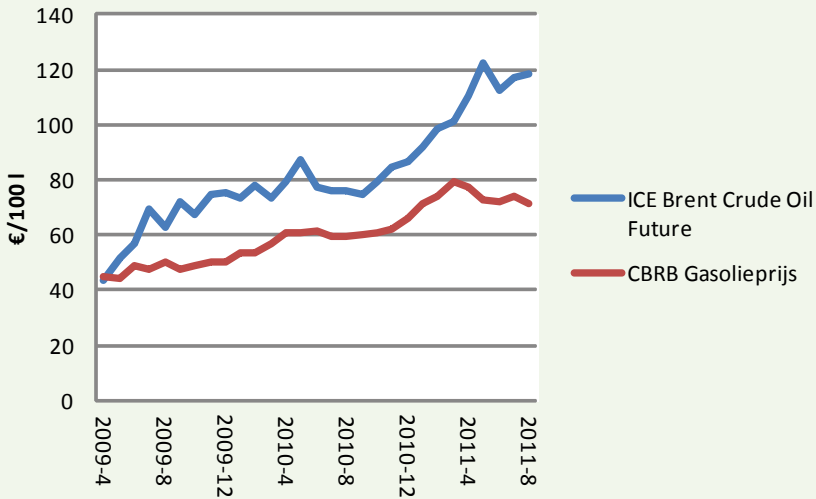
Bron: Rabobank / NEA

¹⁶ Zie daartoe eveneens het rapport: "Kostenstructuur tankvaart 2010 en raming 2011" van NEA (verschenen in januari 2011).

2. Brandstofkosten

De ontwikkeling van de brandstofprijzen in de binnenvaart is nauw verstrengeld met die van de olieprijs. Nadat de olieprijs begin 2009 tot een zeer laag niveau gedaald was, is hij sindsdien weer merkbaar gestegen. Deze stijgende trend werd door het relatief snelle economische herstel in 2010 nog verder aangewakkerd.

Afbeelding 33: Ontwikkeling van de gasolieprijzen en de prijzen voor ruwe olie aan de termijnbeurzen



Bron: ICE Future beurs Londen; CBRB

De gasolieprijs is tussen augustus 2010 en augustus 2011 dan ook niet minder dan 20 % gestegen. Vergelijkt men het eerste halfjaar 2011 met dezelfde tijdspanne in 2010 dan bedraagt de stijging zelfs 28 %.

Vanaf 1 januari 2011 moeten de scheepvaartondernemingen bovendien een verwijderingsbijdrage ter hoogte van 7,50 € per 1.000 l gasolie betalen. Deze bijdrage is bestemd voor de financiering van de verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval.¹⁷

Verder is vanaf 1 januari op de waterwegen in de EU brandstof met een laag zwavelgehalte voorgeschreven. Er is geen formele overgangstermijn, de nieuwe brandstof mag ten hoogste een zwavelgehalte van 10 mg/kg hebben. Volgens branchedeskundigen is de nieuwe brandstof slechts weinig duurder dan de oude en is ook het verbruik maar marginaal hoger

¹⁷ Zie artikel 3.01 van het binnen de CCR tot stand gekomen Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart.

3. Arbeidskosten

Om de ontwikkeling van de arbeid- en personeelskosten te volgen, wordt teruggevallen op Nederlandse loontabellen. Er wordt uitgegaan van de lonen in alle binnenvaartbranches (drogeladingvaart, tankvaart, sleep- en duwvaart), alsook van de verschillende dienstgraden (kapitein, stuurman, volmatroos en matroos). Uit de cijfers blijkt dat de officiële cao-lonen tussen halverwege 2010 en zomer 2011 in alle categorieën rond de 2 % gestegen zijn.

Hierbij moet de kanttekening worden geplaatst dat de lonen die de kapiteins ontvangen, ongetwijfeld een stuk boven de cao-lonen liggen. Dat dit inderdaad het geval is en deze situatie de verhouding tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt voor kapiteins weerspiegelt, werd door het Nederlandse onderzoeksinstituut NEA aan de hand van een ondervraging binnen het Nederlandse bedrijfsleven aangetoond.¹⁸ Daaraan kan de conclusie worden verbonden dat de loonkostenontwikkeling per saldo boven de 2 % zal liggen.

Het inflatiepercentage in Nederland is van 1,6 % in juli 2010 naar 2,0 % in januari 2011 gestegen en tot 2,6 % in juli 2011.¹⁹ Gemiddeld over de periode van juli 2010 tot juli 2011 lag de inflatie bij 1,9 %. Met betrekking tot de ontwikkeling van de officieel overeengekomen cao-lonen, zijn de lonen in deze periode in gelijke tred met de prijsstijging gestegen. Voor de binnenschippers komt dit neer op gelijk gebleven reële lonen.

4. Kapitaalkosten

De financiering van nieuwe schepen geschiedt vooral door kredieten met een looptijd van zeven tot tien jaar, waarbij de rentevoet voor deze tijd in de regel wordt bevroren. Als men het algemene renteniveau voor kredieten aan individuele ondernemingen en eenmansbedrijven bekijkt, kan het volgende worden vastgesteld:

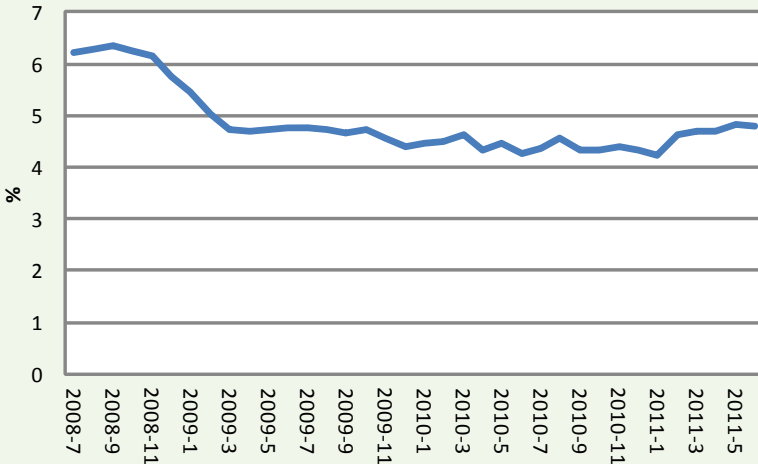
- In de jaren 2008 tot 2009 zijn de rentepercentages gedaald, wat een gevolg was van een verlaging van de basisrente door de Europese Centrale Bank in het licht van de financiële en economische crisis.
- Tot eind 2010 is de rentevoet min of meer op hetzelfde peil blijven steken.
- De rentevoet is begin 2011 in het kielzog van de verhoging van de ECB-basisrente opnieuw gestegen.

¹⁸ Zie: NEA (2011), Kostenstructuur Tankvaart 2010 en raming 2011; blz. 11

¹⁹ Bron: CBS

Uit ondervraging van scheepvaartbanken blijkt dat deze renteontwikkeling over het algemeen in de kredietovereenkomsten voor scheepsfinanciering in de binnenvaart is terug te vinden.

Afbeelding 34: Ontwikkeling van het renteniveau van kredieten aan individuele ondernemingen en eenmansbedrijven zonder rechtspersoonlijkheid *



Bron: ECB * Voor kredieten met een looptijd van meer dan een jaar tot maximaal vijf jaar; met vaste rente

Het gemiddelde renteniveau voor leningen in de Duitse binnenvaart (nieuwbouw) lag de afgelopen jaren voor kredieten met een looptijd van vijf jaar rond de 4 tot 5 %. Voor leningen met een looptijd van tien jaar was de rentevoet iets hoger, namelijk tussen de 5 en 6 %²⁰. Als gevolg van de bovenstaande ontwikkeling van de rente, kan er sinds begin 2011 een lichte stijging van de financieringskosten worden vastgesteld.

De economische crisis heeft ertoe geleid dat de kredietvoorwaarden wezenlijk anders zijn geworden. Tot aan 2008 was met name in Nederland 80 tot 85 % vreemd vermogen niet ongebruikelijk. Intussen verlangen de banken in Nederland en Duitsland een hoger aandeel eigen kapitaal. Het maximale aandeel vreemd vermogen dat door de banken bij een financiering van nieuwbouw wordt aanvaard, is in Nederland intussen gedaald naar 70 %.²¹

²⁰ Bron: ondervraging van scheepsbanken door het secretariaat van de CCR

²¹ Bron: een Nederlands adviesbureau voor de binnenvaart

Uit Duitsland wordt voor het jaar 2010 door de banken een sterke toename gemeld van de kredieten die voor de financiering van nieuw te bouwen schepen worden verstrekt (circa 30 %). Deze toename is enkel en alleen toe te schrijven aan de dynamiek in de tankvaartmarkt. In de drogeladingvaart is er wat de financieringsvraag betreft, eerder sprake van stagnatie.

Tot de kapitaalkosten worden ook nog de afschrijvingen gerekend, oftewel het waardeverlies in de tijd van de kapitaalgoederen (schepen). De hoogte van de afschrijvingen hangt af van de waarde en levensduur van het schip. Bij een stijgende waarde van de schepen, die nu waargenomen wordt vanwege het groeiende aantal dure, dubbelwandige schepen in de tankvaart, neemt bij een gelijk blijvende levensduur van de schepen, de omvang van de afschrijving toe, met dien verstande dat ook de kapitaalkosten toenemen.

5. Verzekeringskosten

Voordat de ontwikkeling van de premies van scheepsverzekeringen wordt geschetst, wordt de structuur van de scheepsverzekeringen kort toegelicht. Van de verschillende verzekeringsproducten die in de binnenvaart worden aangeboden, zijn in de praktijk vooral drie verzekeringstypen van groot belang:

1) Protection & Indemnity (P&I)

Dit is een aansprakelijkheidsverzekering die door de P&I-clubs wordt aangeboden. Deze verzekering dekt de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepsexploitant jegens derden. Deze aansprakelijkheid kan betrekking hebben op:

- dood en letsel van passagiers of derden
- vervuiling en verontreiniging van water, lucht of land
- verlies of beschadiging van de lading

Voor scheepvaartondernemingen die gevaarlijke goederen (ADN) vervoeren, wordt deze verzekering door de verladers (chemieondernemingen, etc.) als absolute voorwaarde gesteld. Als bij gevaarlijke goederen lading verloren gaat, kan er grote schade ontstaan. Maar ook in de drogeladingsector wordt vaak een dergelijke verzekering verlangd.

De P&I-verzekeringskosten zijn voor ondernemingen in de drogeladingvaart in de regel lager dan voor tankvaartondernemingen, omdat

bij laatstgenoemden de potentiële schade die bij een ongeval kan ontstaan, wezenlijk groter is en de tankschepen vaak ook duurder zijn.

2) Casco (en scheepsmotor)

De scheepscascoverzekering verzekert het schip tegen gevaren tijdens het varen, zoals stormen, stranden, zinken, ongeval, brand en explosie. In geval van schade krijgt de verzekerde onderneming de bergingskosten vergoed. In Duitsland zijn de scheepsmotoren meestal afzonderlijk verzekerd, in andere landen is dit vaak een bestanddeel van de cascoverzekering. Deze laatste verzekering wordt door banken vaak als voorwaarde voor een scheepsfinanciering geëist.

De hoogte van de verzekeringspremie hangt van verschillende factoren af en varieert daardoor sterk. De belangrijkste parameters zijn:

- scheepstype
- scheepsafmetingen
- scheepswaarde
- schadeverleden van de klant
- motorkenmerken (vooral kW) en bouwjaar van de motor

3) Loss-of-Hire

Dit is een loondervingverzekering. Deze verzekering wordt aangesproken als het schip, om welke reden dan ook, “off hire” is, dus niet “ingehuurd”²² kan worden (en dus ook geen inkomsten meer genereert).

De Loss-of-Hire-verzekering komt bijvoorbeeld op voor de weggevallen inkomsten wanneer het schip vanwege een cascoschade gerepareerd moet worden. Onder inkomsten vallen in zo'n geval ook de vrachtinkomsten van een schip. Per dag wordt - tot een overeengekomen maximaal bedrag - een vergoeding uitgekeerd.

Premieontwikkeling

Gevraagd naar de premieontwikkeling, geven de Nederlandse en Duitse scheepsverzekeraars te kennen, dat de premies relatief stabiel zijn. Al naar gelang de verzekeringstypen, zijn er echter verschillen:

²² In het Duits wordt dit met het oude Duitse begrip “Heuer” aangeduid, oftewel het loon voor de zeeman of matroos (in dezelfde zin ook het woord “anheuern”, inhuren).

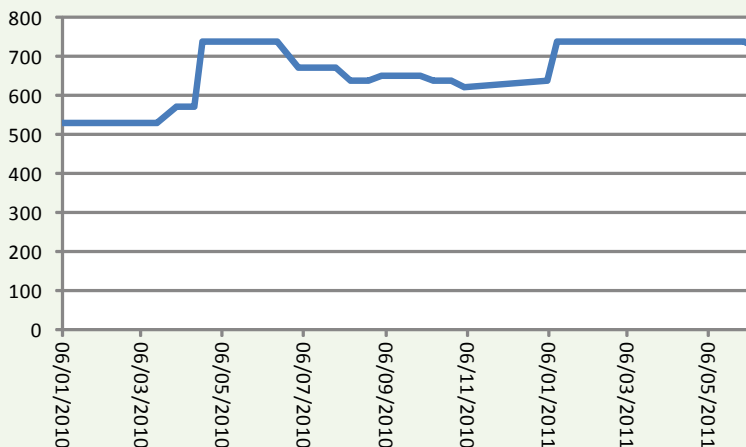
- De cascoverzekeringen tenderen de laatste tijd naar beneden. Deze licht dalendetendens hangt samen met een toenemende concurrentie tussen een groeiend aantal verzekeringsmaatschappijen op de markt.
- Het prijspeil van de P&I-verzekeringen is weliswaar hetzelfde gebleven, maar staat onder een opwaartse druk, omdat het aantal claims toeneemt en ook de herverzekeringspremies worden opgetrokken. Op langere termijn valt te verwachten dat de premies voor de P&I-verzekeringen ook op grond van hogere aansprakelijkheidsbedragen (hogere aansprakelijkheidsgrenzen) verhoogd zullen worden.²³

6. Onderhoudskosten

De hoogte van de onderhoudskosten hangt enerzijds af van de staalpijzen en anderzijds van de vrije capaciteiten van de scheepswerven. De staalpijzen (gemiddelde prijs van de belangrijkste staalsoorten) zijn tussen begin 2010 en midden 2011 met ongeveer 37 % gestegen, wat ook hogere onderhoudskosten met zich meebrengt.

Ook de inflatie is toegenomen. De stijging werkt door in de onderhoudskosten, omdat de reparatiekosten door hogere stroom- en energieprijzen toenemen. Het jaarlijkse inflatiepercentage lag in de EU-27 in augustus 2011 met 2,5 % duidelijk boven het niveau van augustus 2010 (1,6 %). Dit was vooral te wijten aan gestegen energieprijzen.

Afbeelding 35: Ontwikkeling van de staalpijzen (index)



Bron: E.L.F. Hallen- und Maschinenbau

²³ De wettelijke regeling met betrekking tot de aansprakelijkheidsbedragen zijn geregeld in het Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI-Verdrag).

7. Passagiersvaart

De kostenstructuur in de passagiersvaart wijkt enigszins af van die in de goederenscheepvaart. Op de eerste plaats omdat passagiersschepen gemiddeld aanzienlijk duurder zijn dan vrachtschepen. De prijs van een nieuw passagiersschip ligt normaal gesproken rond de 15 mln. euro, en is daardoor dus 2,5 tot 3 maal hoger dan de prijs van een nieuw vrachtschip. De hogere aanschafkosten leiden tevens tot hogere kapitaalkosten (rente, afschrijvingen).

Op de tweede plaats is de exploitatie van passagiersschepen wezenlijk personeelsintensiever dan de exploitatie van vrachtschepen. Een typisch riviercruiseschip met 150 passagiers heeft zes tot acht nautische bemanningsleden, met daarnaast nog ongeveer 30 medewerkers voor de hotel- en restauratiedienstverlening.

Bij de verzekeringskosten valt vooral de P&I-verzekering in het gewicht. Deze dekt de risico's voor hebben en houden, alsook lijf en leden van de passagiers.

De hoogte van de P&I-premie wordt mede bepaald door het land van oorsprong van de reizigers. De toestroom van Amerikaanse passagiers uit de VS leidt voor de scheepvaartondernemingen tot hogere premies: het is geen uitzondering dat de premies dan op zijn minst worden verdubbeld. Reden hiervoor is de diepgewortelde "claimcultuur" in de VS, samen met een zeer hoge dichtheid advocaten die zich op verzekeringsbescherming hebben gespecialiseerd.

De hoogte van de cascoverzekering neemt toe in functie van de waarde van het schip. De jaarlijkse cascoverzekeringspremie voor een riviercruiseschip met een verzekeringswaarde van zes miljoen euro bedraagt ongeveer 40.000 €, terwijl die voor een schip met een verzekeringswaarde van veertien miljoen euro al bij 90.000 € ligt.

Navolgend staat een kostenoverzicht voor een doorsnee, nieuw riviercruiseschip. Als basis voor de berekeningen wordt uitgegaan van een schip met 120 bedden dat 210 dagen per jaar wordt ingezet (het seizoen duurt van april tot oktober). De meeste riviercruiseschepen varen 210 tot 240 dagen per jaar.

Tabel 7: Kostenoverzicht van een doorsnee nieuw riviercruiseschip (op jaarbasis, model rekening)

<i>operationele bedrijfskosten</i>	2 mln. €
<i>waarvan</i>	
personeelskosten / nautische bemanning	0,3 mln. €
personeelskosten / hotellerie	0,5 mln. €
verzekeringskosten	0,12 mln.. €
overige operationele kosten (brandstof etc.)	1,1 mln. €
<i>kapitaalkosten</i>	1,5 mln. €
Totale kosten	3,5 mln. €

Bron: River Advice Basel

Wat de stijging van de brandstofprijzen betreft, zijn de passagiers- en goederenscheepvaart in gelijke mate betroffen. Dit geldt ook voor de verzekering-, onderhoud- en financieringskosten. Bij de personeelskosten zijn er verschillen, omdat de aanwerving van hotelpersoneel minder moeilijk is dan die van nautisch personeel, waar men immers te kampen heeft met een tekort aan jonge instroom.

Conclusie

De twee belangrijkste kostenverhogende factoren in de binnenvaart zijn op dit moment en zeker ook in de komende jaren, de brandstof- en personeelskosten.

De stijging van de gasolieprijzen hangt rechtstreeks samen met de stijgende olieprijs. Deze trend zal zich in deze zin voortzetten en kan alleen tijdelijk door termijncontracten enigszins worden opgevangen. Bovendien zal door de invoering van milieuvriendelijke brandstoffen met verdere kostenverhogingen moeten worden gerekend.

De personeelskosten zullen op middellange termijn naar verwachting blijven klimmen, omdat er in de binnenvaart een steeds groter tekort aan personeel ontstaat. De aanwerving van personeel uit de Donaustaten wordt vooralsnog belemmerd door bureaucratische hindernissen, met dien gevolge dat de scheepvaartondernemingen te weinig gekwalificeerde arbeidskrachten op de markt vinden.

SAMENVATTING EN VOORUITZICHTEN

De moeilijke economische situatie die zich sinds eind vorig jaar aftekent, heeft zich in 2011 voortgezet, respectievelijk zelfs verslechterd, en wel in die zin dat voor meerdere landen de groei prognoses naar beneden moesten worden bijgesteld. Ofschoon de vooruitzichten voor de komende jaren niet erg gunstig zijn, mag het jaar 2011 in ieder geval voor de drogeladingvaart als bevredigend worden gekenschetst. Deze beoordeling vereist meteen enige toelichting, want men is nog niet teruggekeerd tot de verhoudingen die voor de crisis heersten. Desalniettemin kon in het drogeladingsegment een merkbare opleving van de vrachtprijzen worden waargenomen, hoewel deze opleving voor een deel te danken was aan de waterstanden. Alles bij elkaar genomen kan men vaststellen dat de markt voor droge lading een duidelijke opwaartse trend laat zien. Dit wordt eveneens weerspiegeld in de hogere benuttingsgraad van de vloot. Er is evenwel meer groei nodig om de door de crisis aangescherpte overcapaciteit op de markt weer weg te werken.

In de tankvaart ligt de situatie daarentegen geheel anders. De groei van de vervoersvraag is op korte en middellange termijn bescheiden en vooral afhankelijk van de ontwikkeling van het vervoer van chemische producten. De tankvaartmarkt toont nog steeds een overcapaciteit, die goed merkbaar is. Dit verklaart waarom de vrachtprijzen in de tankvaart in vergelijking met de drogeladingvaart eerder een nogal geringe opleving te zien hebben gegeven.

De tankvloot doorloopt een kritieke fase vanwege de herstructurering. Aan de ene kant voldoet het aanbod nieuwe dubbelwandige schepen aan de vereisten in de regelgeving en van de verladers, maar aan de andere kant hebben nog maar weinig enkelwandige schepen de markt verlaten. De rentabiliteit van de nieuwe dubbelwandige schepen die in bedrijf genomen zijn, vereist adequate randvoorwaarden op de markt. Ondanks de thans waar te nemen overcapaciteit zijn op langere termijn verdere investeringen nodig om de toekomstige vraag, als de overgangstermijnen verstreken zijn (eind 2018), aan te kunnen.

Hoewel het jaar 2008 voor de tankvaart op grond van de hoge vrachtprijzen als bovengemiddeld kan worden bestempeld, is de financiële situatie van talrijke ondernemingen vanwege eerdere verliezen aangetast. De door diverse marktpartijen aangekondigde initiatieven om enkelwandige schepen niet langer voor hun transporten in te zetten en de gevolgen van het verstrijken en niet meer verlengen van scheepscertificaten

zullen de herstructurering van de vloot ongetwijfeld versnellen. Het blijft echter de vraag of dit als voorzorgsmaatregelen voldoende is om op de markt een evenwichtig ritme tot stand te brengen tussen het vertrek van oude schepen enerzijds en de toevoeging van nieuwe dubbelwandige schepen anderzijds.

Bijlage 1

Nieuwe schepen:

Scheepstype	2008			2009			2010		
	aantal	T	kW	aantal	T	kW	aantal	T	kW
Motorvrachtschepen	68	226750	92944	72	237668	114002	24	73000	36000
Vr.duwbakken	38	70206		44	97461		24	37000	0
totaal	106	297010	92944	116	335129	114002	48	110000	36000
Motortanksch.	47	117500	31870	87	228020	72778	79	250000	42000
Tankduwbakken	0	0		0	0		3	5230	
totaal	47	117500	31870	87	228020	72778	82	255230	42000
Duwboten	3		1684	6		11188	2		1368
Sleepboten	3		0	6		1697	0		0
totaal	6		1684	12		12885	2		1368
Hotelschepen	3		5092	9			3		2871
Dagtochtsch.	6		5092	1			4		2828
totaal	9		8184	10		0	7		5699

Scheepstype	2011 (tot einde september)			Totaal sinds 2008		
	aantal	T	kW	aantal	T	kW
Motorvrachtschepen	10	25704	12430	174	563122	255376
Vr.duwbakken	2	4983		108	209704	0
totaal	12	30687	12430	282	772826	255376
Motortanksch.	28	94000	32080	241	674701	178728
Tankduwbakken	0	0		3	5230	0
totaal	28	94000	32080	244	679931	178728
Duwboten	1		1268	12	0	15508
Sleepboten	0		0	9	0	1697
totaal	1		1268	21	0	17205
Hotelschepen	7		3682	22	0	11645
Dagtochtsch.	3		1658	14	0	7578
totaal	10		5340	36	0	19223

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.

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.

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 geconcipeerd), dat geheel of gedeeltelijk op binnenwateren plaatsvindt.

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

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

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

Tanklaadruimte: is van toepassing bij het vervoer van tankladingen.

Tonkilometer (tkm): maateenheid voor het meten van de transportprestatie, die overeenkomt met het vervoer van een ton goederen per binnenvaartschip over een afstand van 1 km. Wordt verkregen door vermenigvuldiging van de vervoerde hoeveelheid in ton met de afgelegde afstand in km.

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

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

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

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

Europese Commissie
Europese Centrale Bank (ECB)
Eurostat
Internationaal Monetair Fonds (IWF)
OESO

Bedrijfsfederaties

Verband der Chemischen Industrie (VCI)
Verband der deutschen Kohleimporteure (VDKI)

Nationale Overheden

Bundesanstalt für Gewässerkunde
Bureau voor de statistiek van Duitsland
Bureau voor de statistiek van Polen
Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)
Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (Wallonie)
East Midlands Development Agency
Region Emilia-Romagna / directoraat-generaal infrastructuurnetwerken, logistiek en mobiliteit
UK Department for Transport
Wasserschiffahrtsdirektion Südwest

Binnenvaartorganisaties

Agenzia interregionale per il fiume Po (AiPo)
British Waterways
CBRB
EBIS
ELWIS
EBU
IVR
Voies Navigables de France

Havens

Amsterdam
Antwerpen
Le Havre
Rotterdam

Privaatrechtelijke organisaties

Allianz Versicherung Hamburg

Cory Environmental

E.L.F. Hallen- und Maschinenbau

Hamburger Sparkasse

ICE Future beurs Londen

NEA Consulting

Post & Co (P&I) B.V.

PJK International B.V.

Rabobank

River Advice Basel

Stichting Abri – Administratiekantoor

Venezialogistics

Vereinigte Schiffsversicherung V.a.G.

diverse andere banken en verzekeringsmaatschappijen, anoniem

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 / n.kriedel@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

CREAPRINT

22, rue du Faubourg de Pierre

67000 STRASBOURG

France

Impressum: November 2011

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