



**MARKTOBSERVATIE
VOOR DE EUROPESE BINNENVAART
2005 - II**



Redactie: CCR Secretariaat



Europese Commissie
Directoraat-generaal Energie en Vervoer



Voorwoord

De eerste publicatie over de marktobservatie van de Europese binnenvaart werd voornamelijk vanuit een methodologisch oogpunt opgesteld, met de mogelijkheid om op drie jaren ontwikkeling van de economische situatie terug te kijken. Deze tweede publicatie is echter eerder bestemd als instrument voor het volgen van de markt uit een conjunctureel oogpunt. Over het algemeen wordt hier minder in details getreden dan in de vorige publicatie en dan het geval zal zijn voor de volgende, omdat alle gegevens over de vloten en het vervoer van de goederen met betrekking tot 2005 nog niet beschikbaar waren op het moment dat deze uitgave werd opgesteld. De volledige gegevens over vraag en aanbod in 2005 worden in de volgende publicatie, eind van het eerste halfjaar 2006, uiteengezet.

Hier worden dus, uitgaande van de beschikbare gegevens, de recente ontwikkeling van aanbod en vraag toegelicht en de micro-economische gegevens van 2004 geanalyseerd. Voor de vraag en het aanbod werden de eerste negen maanden van 2005 in aanmerking genomen of voor zover mogelijk het hele jaar 2005. Het in aanmerking genomen geografische gebied is tot de Rijnsoeverstaten, België en Oostenrijk beperkt gebleven.

Met de op het jaar 2004 gebaseerde micro-economische analyse wordt enerzijds beoogd dat jaar te evalueren en anderzijds wordt reeds nu getracht in te schatten hoe de exploitatievoorwaarden in 2005 zich hebben ontwikkeld en welke vooruitzichten 2006 voor de exploitatie van de schepen biedt. De steekproef waarop de analyse van 2004 werd gebaseerd is twee maal groter dan die van 2003. Voor het verrichten van de waarnemingen maar ook voor de interpretatie van de vrachtprijzen is de steun van de bedrijfsorganisaties, wier vertegenwoordigers dagelijks actief zijn op de markt, onontbeerlijk.

Inhoud

Algemene inleiding

Hoofdstuk 1: Analyse van de vraag naar vervoer

A. Ontwikkeling van de economische groei in Europa

B. Ontwikkeling van de binnenvaart in de landen

C. Ontwikkeling van de binnenvaart per gebied en goederensoort:

a. Activiteit in de zeehavens van de Benelux

b. Op het Franse waterwegennet

c. Op het Vlaamse waterwegennet

d. Op het Nederlandse waterwegennet

e. Op het Duitse waterwegennet

1. Landbouwproducten

2. Kolen

3. Olieproducten

4. Staalproducten

5. Bouwmaterialen

6. Gereede producten en containervervoer

7. Chemische producten

Hoofdstuk 2: Analyse van het aanbod van vervoer

Nieuwe scheepsruimte op de markt

Hoofdstuk 3: Scheepvaartomstandigheden

Waterstanden

Hoofdstuk 4: Micro-economische analyse

Evaluatie van de micro-economische situatie in de loop van 2004

1. Vrachteniveau in verhouding tot de vervoersprestaties en de waterstanden

2. Ontwikkeling van de omzet in 2004

3. Analyse van de ontwikkeling van de verschillende lasten

Conclusies en vooruitzichten

Algemene inleiding

In het kader van het project marktobservatie, wordt met deze tweede publicatie beoogd de eerste uitgave met meer actuele gegevens, in het bijzonder over de micro-economische aspecten betreffende het jaar 2004 aan te vullen.

Reeds begin 2006 kan duidelijk worden vastgesteld dat de economische activiteit in Europa, in het bijzonder de handel met Zuidoost-Azië op een aanhoudend hoog niveau blijft. Bij uitblijven van deze mondiale vraag die, het groeipercentage en het ontwikkelingspotentieel in dat deel van de wereld in aanmerking nemend de komende jaren naar verwachting zal aanhouden, zou het niveau van de vraag naar vervoer in Europa, in het bijzonder voor de binnenvaart van en uit de zeehavens, niet vergelijkbaar zijn geweest. Dit betreft vooral het vervoer van producten die direct of indirect aan de staalindustrie en het vervoer van containers zijn gerelateerd.

Nu is het van belang dat de binnenvaart toont te kunnen beantwoorden aan deze vraag en zo marktaandeel wint, in het bijzonder op het gebied van containervervoer.

De problemen met betrekking tot de gemiddeld lage waterstanden op de Rijn die bovendien langdurig waren, hebben opnieuw duidelijk gemaakt dat bij de binnenvaart, ondanks de grote zorg voor de infrastructuur, de weersomstandigheid een invloed blijft uitoefenen, waardoor de bedrijfszekerheid, als imago van de binnenvaart, wordt aangetast.

Zowel bij het investeren als bij het ontwerpen van nieuwe schepen dient men daar rekening mee te houden. Met grote eenheden kunnen onder goede omstandigheden schaaffecten worden gerealiseerd, maar het tegendeel is waar bij ongunstige waterstanden, aangezien zij dan slechts met beperkte capaciteit en verminderde productiviteit kunnen varen.

Hoofdstuk 1 : Analyse van de vraag naar vervoer

A. Algemene economische ontwikkeling

Deze toelichting werd begin maart 2006 met de destijds beschikbare gegevens bij de OESO en bij EUROSTAT opgesteld, waarmee slechts de ontwikkeling van het BBP in de Europese staten kon worden benaderd. Aan de hand van die cijfers kon desalniettemin een vertraging in de groei van het BBP in Europa worden vastgesteld, zowel in de eurozone als in de zone van 25 landen die tot de Unie behoren. Zo steeg in 2005 het groeipercentage in de eurozone met 1,3% (tegen 2,1 in 2004) en in de EU-zone met 1,6% (tegen 2,4% in 2004).

Over het algemeen wordt eveneens in de loop van het laatste kwartaal 2005 een duidelijke vertraging van de groeicijfers waargenomen.

Bij beschouwing het BBP van de belangrijkste handelspartners, Japan en de Verenigde Staten, blijkt dat dit in 2005 aanzienlijk toenam en dat die tendens zich zelfs accentueerde in het vierde kwartaal van het jaar.

Dat lijkt er op te duiden dat de vraag naar vervoer in Europa voornamelijk door de export en de import wordt ondersteund. Op de onderstaande tabellen valt het op dat de groeipercentages van het nationale goederenvervoer in de meeste gevallen hoger is dan van het internationale goederenvervoer. Dat kan worden teruggevoerd op de sterke ontwikkeling van het goederenvervoer op waterwegen die tot voor kort weinig werden gebruikt. Voorts hebben die groeipercentages betrekking op een volume dat veel minder groot is dan het volume dat op internationaal niveau wordt vervoerd.

B. Ontwikkeling van de binnenvaart in de staten

(in miljoenen TKM)

(Synthetische tabel)

Land	Aard van het vervoer	Jan. – sept. 2004	Jan. – sept. 2005	Ontwikkeling in %
Duitsland	Nationaal	8258,30	9192,5	11,31 %
	Internationaal	39163,00	41677,70	6,42 %
	Totaal	47421,30	50870,20	7,27 %
Oostenrijk	Nationaal	27,40	29,00	5,84 %
	Internationaal	1405,60	1247,80	-11,23 %
	Totaal	1433,00	1276,80	-10,90 %
België	Nationaal	2277,00		
	Internationaal	4004,00		
	Totaal	6281,00		
Frankrijk	Nationaal	2958,00	3485,00	17,82 %
	Internationaal	2307,00	2475,00	7,28 %
	Totaal	5265,00	5960,00	13,20 %
Hongarije	Nationaal	3,00	4,10	36,67 %
	International	1407,30	1659,60	17,93 %
	Totaal	1410,30	1663,70	17,97 %

Land	Aard van het vervoer	Jan. – sept. 2004	Jan. – sept. 2005	Ontwikkeling in %
Luxemburg				
	Nationaal	-		
	Internationaal	-		
	Totaal	-		
Nederland				
	Nationaal	6590,00		
	Internationaal	21486,00		
	Totaal	28076,00		
Polen				
	Nationaal	454,80	459,20	
	Internationaal			
	Totaal	454,80	459,20	0,97 %
Tsjechische Republiek				
	Nationaal	16,30	29,00	77,91 %
	Internationaal	16,50	19,40	17,58 %
	Totaal	32,80	48,40	47,56 %
Slowakije				
	Nationaal	0,40	3,00	650,00 %
	Internationaal	535,90	598,50	11,68 %
	Totaal	536,30	601,50	12,16 %
Zwitserland				
	Nationaal	34,10	36,30	6,45 %
	Internationaal	0,80	1,10	37,50 %
	Totaal	34,90	37,40	7,16 %
Totaal voorzover de gegevens voor beide jaren bekend zijn		56588,40	60917,20	7,65%

Aan de hand van deze gegevens blijkt dat in de loop van de eerste negen maanden van 2005 de TKM-percentages op de Europese waterwegen aanzienlijk zijn gestegen. Al zijn de definitieve gegevens voor het laatste kwartaal 2005 tot op heden nog niet beschikbaar, is het algemeen bekend dat tengevolge van een langdurige lage waterstand in die periode de toename van de TKM-prestaties aan eind van het jaar werd onderbroken.

Tot op heden zijn er helaas niet voldoende beschikbare gegevens om een vergelijking te kunnen maken met de ontwikkeling van andere vervoerswijzen. Een dergelijke benadering komt dientengevolge slechts in de volgende publicatie aan de orde.

In het volgende onderdeel wordt de ontwikkeling van de vervoerde goederen op de Europese waterwegen en in het bijzonder op de Rijn meer in details geanalyseerd.

C. Ontwikkeling van de binnenvaart per gebied en goederensoort

Met de op dit moment beschikbare gegevens is een gedetailleerde evaluatie per goederensoort in Duitsland helaas slechts voor de eerste drie kwartalen van 2005 mogelijk. Gezien de centrale positie van de Duitse waterwegen in Europa is de ontwikkeling van het vervoer in die zone veelzeggend voor de tendens in West-Europa.

Daarom is besloten om voor deze uitgave de analyse van de conjuncturele ontwikkeling van het vervoerde volume en de vervoersprestatie voor de verschillende industriële sectoren die gebruik maken van de binnenvaart, op die geografische sector te baseren. Voor het Franse waterwegennet zijn reeds nu gegevens beschikbaar voor het gehele jaar. Ook zijn enkele gegevens voor het Vlaamse waterwegennet beschikbaar. Een aanvullend element voor de evaluatie van de vraag naar vervoer aan de zijde van de betrokken relevante industriële sectoren is de ontwikkeling van de overslag in de Benelux-zeehavens.

a. Activiteit in de zeehavens van de Benelux:

In 2005 nam de overslag in de zeehavens verder toe met 2,9% voor Antwerpen, 5% voor Rotterdam en 2,3% voor Amsterdam. Zoals te verwachten is de overslag van containers het meest toegenomen met 13%, 12% en 25% in TEU. De overslag van olieproducten is met 27% eveneens aanzienlijk toegenomen, in het bijzonder in de haven van Rotterdam die daarvoor de spil op wereldniveau vormt. De ontwikkeling van de overslag van bulkgoederen vertoonde contrasten, alhoewel het vervoerde volume globaal genomen is gestegen. In 2006 zou deze tendens zich, gezien de wereldvraag en het exportniveau, voort moeten zetten en de binnenvaart zou de daaruit voortvloeiende vraag naar vervoer optimaal moeten weten te benutten.

Er zijn nog geen nauwkeurige gegevens over de ontwikkeling van het vervoer over water beschikbaar, maar uit de hoge activiteit in de zeehavens en de waarneembare ontwikkeling in Noord-Frankrijk, Vlaanderen en op de Rijn kan worden opgemaakt dat het vervoerde volume in Nederland en België over het algemeen is toegenomen, in het bijzonder bij het containervervoer.

b. Op het Franse waterwegennet:

De toename van het vervoerde volume was over het geheel genomen 2,6% en 7,4% in TKM. Met +10,9% voor de landbouwproducten en +9,70% voor de meststoffen werd meest sterke toename geregistreerd. Op de Saône en de Rhône liep de toename van het vervoerde volume van landbouwproducten op tot 42,5%, nadat een platform voor de export van die goederen tot stand was gekomen.

Ook het vervoer van bouwmaterialen op de Franse waterwegen nam verder toe.

Het containervervoer is eveneens toegenomen, en wel met 8,3%. De toename van het vervoerde volume had nog aanzienlijker kunnen zijn als het gebrek aan water op de Rijn en de Moezel niet een beperkende factor was geweest. Voor de binnenvaart in Frankrijk zijn de perspectieven in 2006 redelijk goed, in het bijzonder in verband met de modernisering van het waterwegennet en de exploitatie, alsmede de inzet van alle gebruikers van de vaarwegen.

c. Op het Vlaamse waterwegennet:

Over het vervoer over water in België zijn op dit moment geen representatieve gegevens beschikbaar, maar over de ontwikkeling in 2005 op de Vlaamse binnenwateren in 2006 is dat wel het geval. Op het Vlaamse waterwegennet is vooral het vervoer van containers dynamisch, in het bijzonder in verband met de zeehavens. Uitgaande van de overslag in de zeehavens is het containervervoer globaal met 13% toegenomen. Voorts blijkt dat het vervoerde volume van goederen per container sneller is toegenomen van het verkeer naar de zeehavens dan in omgekeerde richting. Dat duidt op het feit dat ook in die regio de binnenvaart steeds meer voor de export wordt ingezet.

d. Op het Nederlandse waterwegennet:

Bij het volgen van het vervoerde volume dat over de Nederlands-Duitse grens van de Rijn is gegaan, kan volgens de Duitse statistische gegevensbron een toename van 3,10% worden waargenomen. Het containervervoer is zelfs met 10% gestegen. Hier gaat het voornamelijk om vervoer van en uit de zeehavens Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen en deze ontwikkeling is dan ook een weergave van de activiteit in de Rijndelta.

e. Op het Duitse waterwegennet

In de loop van de eerste negen maanden van 2005 is het vervoerde volume op de Duitse waterwegen met meer dan 3% en de vervoersprestatie met 7% ten opzichte van de zelfde periode het voorafgaande jaar toegenomen. Niet vergeten dient te worden dat het vervoerde volume op de Rijn circa 85% van het gehele vervoerde volume in Duitsland vertegenwoordigt. De toename van het globale vervoer is vooral toe te schrijven aan de economische ontwikkeling in Europa die door de vraag vanuit de landen in Zuidoost-Azië aanhoudend blijft. Zo registreerden de staal- en de chemische sector evenals het containervervoer hoge groeipercentages. Maar ook in het vervoer van olieproducten werden hoge cijfers gescoord.

In het laatste kwartaal 2005 werd deze groei hoofdzakelijk op de Rijn en de Moezel tijdelijk onderbroken vanwege aanhoudende lage waterstanden die de beschikbare operationele laadruimte beperkten.

1. Landbouwproducten

Voor het vervoer van landbouwproducten, levensmiddelen en veevoer is een duidelijke toename op het gehele Europese daarvoor gebruikelijke waterwegennet geregistreerd. Op het Duitse waterwegennet is deze toename 40%. Het gaat hier voornamelijk om het vervoer van graan, producten van de vorige oogst die qua hoeveelheden goed was. Het vervoer van meststoffen is met circa 1% afgenomen.

2. Kolen

De ontwikkeling van het kolenvervoer is wel vertraagd maar blijft toch positief met meer dan 2%. Dat hangt samen met de aanhoudend goede conjunctuur in de staalsector en het toenemende verbruik van stoomkolen in Duitsland als gevolg van de steeds verder oplopende prijs van de aardolie in de loop van het eerste halfjaar 2005. Het vervoer van cokes is aanzienlijk gestegen, hetgeen dan ook tot de stijging van het vervoerde volume in deze sector heeft geleid. Begin 2006 was een terugloop van de vraag naar kolen waarneembaar.

3. Olieproducten

Het vervoerde volume van olieproducten is vergeleken met de zelfde periode in het voorafgaande jaar met bijna 6% toegenomen. Dat jaar werd echter gekenmerkt door een zeer matige vraag naar vervoer. Het activiteitsniveau op deze markt hangt op de eerste plaats samen met het feit dat de verbruikers nu al meer dan een jaar hun voorraden op een zeer laag niveau houden in afwachting van gunstigere prijzen en dus alleen de strikt noodzakelijke hoeveelheden inkopen. Met de aanschaf van aardolie voor de wintermaanden leefde de vraag naar vervoer in het najaar iets op. Vanaf medio november werd het niveau op de Rijn zo laag dat sommige riviergedeelten niet meer bevaarbaar waren voor dubbelwandige tankschepen. Dat had een beperkend effect op dit soort vervoer tijdens de laatste maanden van 2005 en begin 2006.

4. *Staalproducten*

In de loop van de eerste negen maanden 2005 is het vervoer van staalproducten op het Duitse waterwegennet met bijna 6,5% gestegen. Deze ontwikkeling is in het bijzonder terug te voeren op de toename van de import van bepaalde halffabrikaten. Daarentegen is het vervoer van erts en andere grondstoffen voor de staalindustrie op het gehele West-Europese waterwegennet met bijna 5% verminderd. Dit wordt verklaard door wat de betrokken industriële sector een “consolidatie” van de activiteit noemt, oftewel een tijdelijk lagere groei van de wereldvraag naar staalproducten. Ondanks deze kortstondige situatie blijft de activiteit in deze sector op een aanzienlijk hoog niveau en naar verwachting zal de vraag naar staalproducten op de wereldmarkt in 2006 weer in omvang moeten toenemen. Verwacht kan worden dat de vraag naar vervoer in deze sector ten opzichte de hier onderzochte periode zich zal handhaven op een gelijkwaardig niveau.

5. *Bouwmaterialen*

Ondanks een conjuncturele opleving in de bouwsector in Duitsland is er praktisch geen toename van het vervoer van bouwmaterialen op het Duitse vaarwegennet. Nader beschouwd is op de Rijn waar te nemen dat het vervoer van zand en grind met circa 1,8% is gedaald. Dat is te verklaren door de voortzetting van de structurele tendens om de winning aan de Bovenrijn te verplaatsen naar de winning bij de Noordzee. Het vervoer van cement en kalk is daar met 3,5% gedaald. Alleen nevenproducten van zwavel zijn met 3,5% toegenomen.

6. *Containervervoer*

Het vervoer van producten in containers is op de traditionele Rijn met circa 10% en op het gehele waterwegennet in Duitsland met circa 9% toegenomen. De lege containers zijn met circa 8,2% en de volle containers met circa 9,5% gestegen. In de zeehavens bleef de activiteit van deze sector stijgen, zoals bovenstaand al is beschreven. Vanwege de waterstanden werd de belading van de schepen soms tot slechts 20% van de normale capaciteit verminderd, waardoor gedurende het hele najaar een gebrek aan laadruimte op de Rijn waarneembaar was. Tengevolge van deze lage waterstanden was er tevens een gebrek aan lege containers. Gezien de economische activiteit op wereldniveau, die vanwege de vraag van China en Zuidoost-Azië een stijgende tendens vertoont, blijft de vraag naar vervoer bij de binnenvaart in 2006 toenemen. Het is echter van belang dat de binnenvaart zich inzet om aan die vraag te beantwoorden.

7. *Chemische producten*

Ook in deze sector is het vervoerde volume met meer dan 8% gestegen, dankzij de conjuncturele groei in deze industriële sector op wereldniveau. De chemische sector is echter cyclisch. De tijdelijke vertraging van de groei in de loop van 2005 hangt daarmee samen. In 2005 werd het globale groeipercentage van deze sector beperkt tot 1,6%, vergeleken met 2,6% in 2004. Naar verwachting zal deze in 2006 weer oplopen tot 2,3%. Er kan van worden uitgegaan dat deze positieve tendens zich zal voortzetten en dat deze industriële sector in 2006 toenemend beroep zal doen op de binnenvaart.

Tabel 1 : Goederenvervoer op de Duitse waterwegen

goederensoorten	januari – september 2005		
	volume	prestatie	containers
	in 1000 t	in Mio. TKM	in TEU
0 Landbouwproducten	6125	2722	
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11301	4281	
2 Vaste minerale brandstoffen	25441	6510	
3 Aardolieproducten	28249	7738	
4 Ertsen, metaalafval	28579	5033	
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	9582	3033	
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	34407	8294	
7 Meststoffen	4799	2023	
8 Chemische producten	12777	3044	
9 Voertuigen, machines en overige goederen	14770	4728	
99 daaronder andere transporten	13608	4445	944226
totaal	176030	47405	944226
goederensoorten	januari – september 2004		
	volume	prestatie	containers
	in 1000 t	in Mio. TKM	in TEU
0 Landbouwproducten	8589	4143	
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11409	4634	
2 Vaste minerale brandstoffen	26010	6917	
3 Aardolieproducten	29899	8433	
4 Ertsen, metaalafval	27226	4978	
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	10201	3147	
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	34328	8246	
7 Meststoffen	4743	2052	
8 Chemische producten	13830	3268	
9 Voertuigen, machines en overige goederen	16248	5050	
99 daaronder andere transporten	15029	4750	1031392
totaal	182484	50868	1031392
goederensoorten	Ontwikkeling 2005 / 2004 (Januari – September)		
	volume	prestatie	containers
	in 1000 t	in Mio. TKM	in TEU
0 Landbouwproducten	40,22%	52,18%	
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	0,95%	8,24%	
2 Vaste minerale brandstoffen	2,23%	6,26%	
3 Aardolieproducten	5,84%	8,98%	
4 Ertsen, metaalafval	-4,73%	-1,11%	
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	6,46%	3,79%	
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	-0,23%	-0,57%	
7 Meststoffen	-1,17%	1,43%	
8 Chemische producten	8,25%	7,36%	
9 Voertuigen, machines en overige goederen	10,01%	6,82%	
99 daaronder andere transporten	10,45%	6,86%	9,23%
totaal	3,67%	7,31%	9,23%

Tabel 2 : Goederenvervoer dat over de Nederlands-Duitse grens is gegaan
(Bron Statistisches Bundesamt)

goederensoorten	januari – september 2005		
	volume	prestatie	containers
	in 1000 t	in Mio. TKM	in TEU
0 Landbouwproducten	5041	1497	
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	6578	1785	
2 Vaste minerale brandstoffen	19303	4307	
3 Aardolieproducten	16634	5276	
4 Ertsen, metaalafval	23721	2847	
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	7773	1410	
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	19810	4400	
7 Meststoffen	2698	748	
8 Chemische producten	9208	2252	
9 Voertuigen, machines en overige goederen	14378	4598	
99 daaronder andere transporten	13597	4427	1437220
totaal	125144	29121	1437220
goederensoorten	januari – september 2004		
	volume	prestatie	containers
	in 1000 t	in Mio. TKM	in TEU
0 Landbouwproducten	3528	1010	
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	6573	1725	
2 Vaste minerale brandstoffen	18725	3910	
3 Aardolieproducten	15799	4886	
4 Ertsen, metaalafval	24905	2922	
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	7380	1418	
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	20237	4633	
7 Meststoffen	2767	814	
8 Chemische producten	8546	2083	
9 Voertuigen, machines en overige goederen	12923	4303	
99 daaronder andere transporten	12201	4151	1303487
totaal	121382	27704	1303487
goederensoorten	Ontwikkeling 2005 / 2004 (Januari – September)		
	volume	prestatie	containers
	in 1000 t	in Mio. TKM	in TEU
0 Landbouwproducten	42,91%	48,17%	
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	0,08%	3,53%	
2 Vaste minerale brandstoffen	3,09%	10,14%	
3 Aardolieproducten	5,29%	8,00%	
4 Ertsen, metaalafval	-4,76%	-2,58%	
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	5,32%	-0,56%	
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	-2,11%	-5,03%	
7 Meststoffen	-2,50%	-8,10%	
8 Chemische producten	7,75%	8,09%	
9 Voertuigen, machines en overige goederen	11,26%	6,86%	
99 daaronder andere transporten	11,44%	6,66%	10,26%
totaal	3,10%	5,11%	10,26%

Aanbod: Nieuwbouw stand 31.12.2005

In de vaart gebrachte schepen

(Voorlopige cijfers, stand 31.12.2005)

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

Scheepstype	2005			totaal 2002 - 2005		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvracht-schepen	10	27491		117	301607	132432
Vr.duwbakken	4	2781		75	141753	0
totaal	14	30272	0	192	443360	132432
Motortanksch.	34	90606		155	427327	142115
Tankduwbakken	3			9	4405	0
totaal	37	90606	0	164	431732	142115
duwboten	0		0	3	0	2268
sleepboten	1		129	6	0	12255
totaal	1		129	9		14523
		Fahrgäste				
Hotelschepen	2		0	34		24510
Dagtochtsch.	4	550	1904	15	550	8966
totaal	6		1904	49		33476

Bron: bestand IVR

Hoofdstuk 2: Analyse van het aanbod van vervoer

In deze publicatie kan voor de analyse van de ontwikkeling van het aanbod van het vervoer alleen de in 2005 nieuw in gebruik genomen laadruimte, de ontwikkeling van het ritme en de aard van de nieuw in gebruik genomen eenheden als uitgangspunt worden gebruikt. De tabel hiertegenover geeft de situatie weer.

Aan de hand van de cijfers kan worden geconstateerd dat alhoewel het ritme van de nieuw in gebruik genomen drogeladingruimte lijkt weliswaar te vertragen, het is niet zeker dat het zelfde geldt voor de tankvaart. Toch zou het goed en wenselijk zijn. Ook bij het nemen van beslissingen voor investeringen zou het, vooral in de sector van tankvaart, meer met de realiteit overeenstemmen.

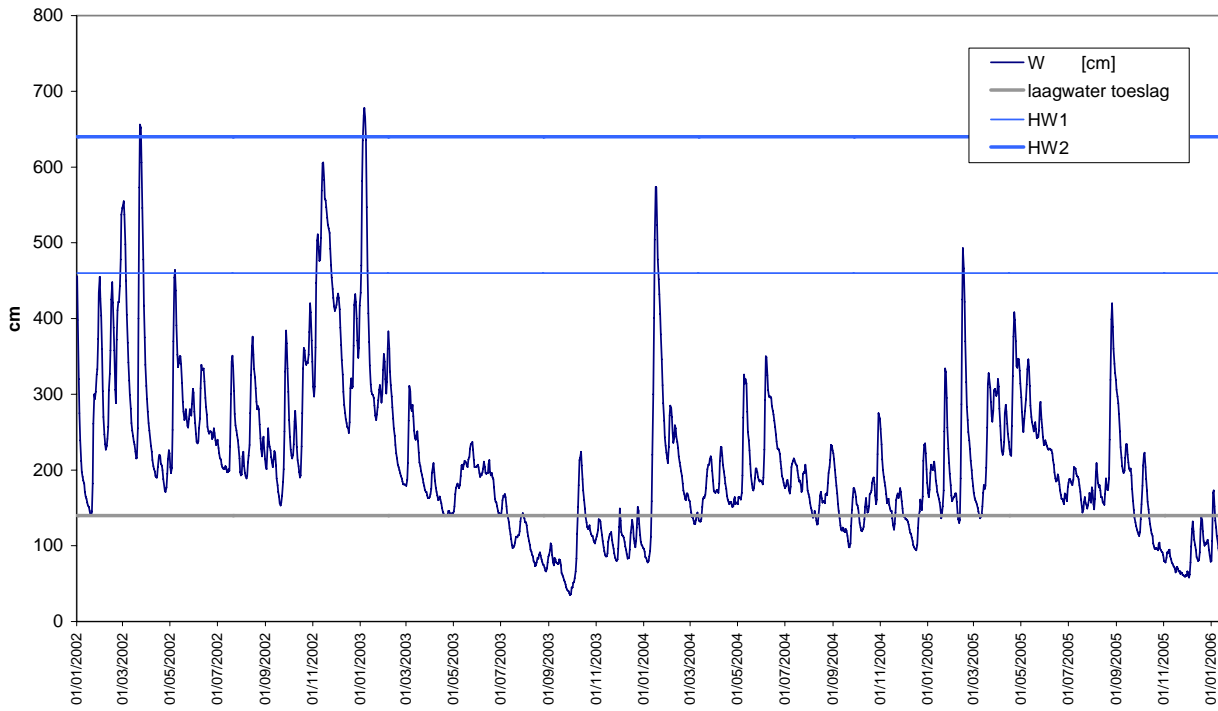
De nieuwe in gebruik genomen eenheden zijn over het algemeen groot en worden op een 24-uurs basis geëxploiteerd. Dat vergroot de productiviteit van de nieuwe laadruimte en dus ook het effect op het aanbod van vervoer, ten minste, als de waterstanden een volle belading van de eenheden toelaten.

Voorts is sinds de beëindiging van het structurele saneringsbeleid de capaciteit op de markt gestegen met circa 4,8% voor de drogelading en met circa 23% voor de tanklading.

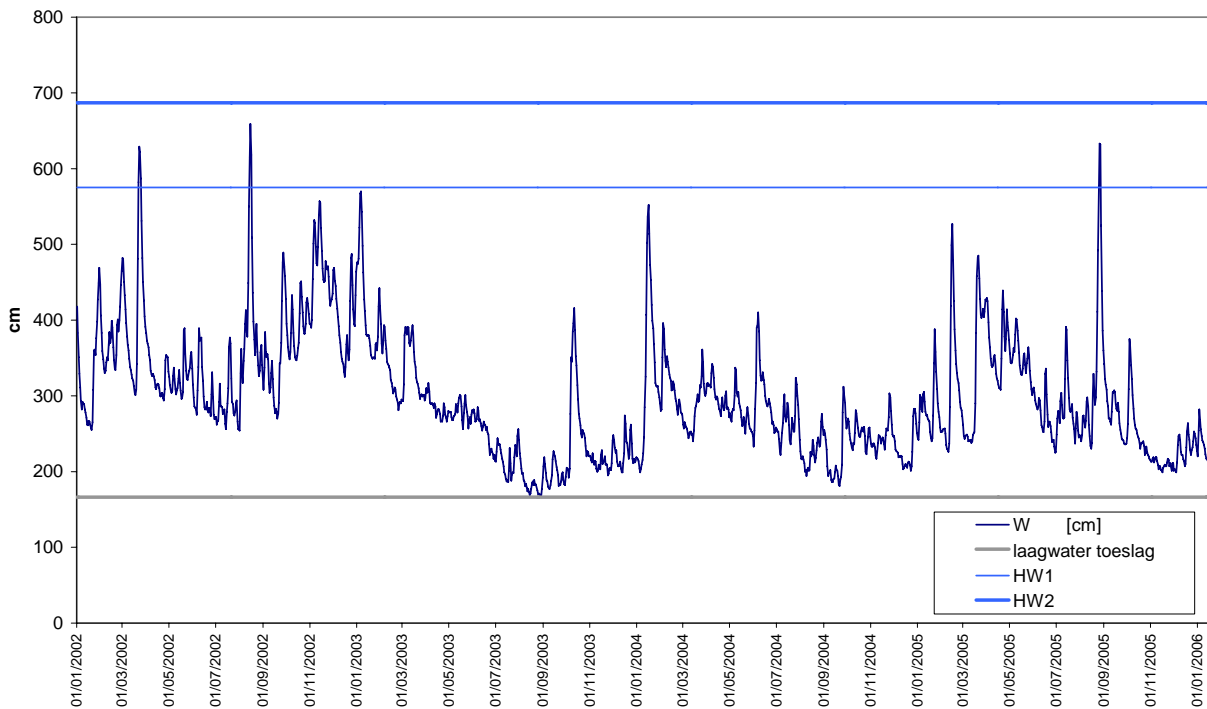
Tegelijkertijd, is in de drogelading de vraag naar vervoer weliswaar ongeveer in de zelfde proportie gestegen, in de tankvaart is er praktisch geen groei meer in de vraag.

Bovendien, al kan het aantal uit de vaart genomen eenheden op dit moment niet worden gekwantificeerd, is het aannemelijk dat dat aantal zeer gering is, nu er na de grote sloopactie die heeft tien jaar heeft geduurd, de sloop van schepen niet meer wordt gestimuleerd.

Waterstand bij Kaub



Waterstand bij Hofkirchen



Hoofdstuk 3: Scheepvaartomstandigheden

Waterstanden

In het loop van het najaar 2005 zijn er, in het bijzonder op de Rijn, lage waterstanden geregistreerd. Deze situatie die in eerste instantie de vrachtprijzen op de Rijnmarkt op een hoog peil hield, verslechterde echter in de loop van de tijd vanwege het uitblijven van neerslag. Het negatieve effect op het vervoerde volume in het vierde kwartaal hield meerdere maanden aan. Slechts tegen het eind van het jaar bracht de komst van neerslag enigszins verbetering in de situatie die evenwel tot eind januari 2006 gespannen bleef. De gevolgen van het smelten van de sneeuw in de Alpen en de vlakten werden pas in de loop van het voorjaar merkbaar. Voorts leidde de zware sneeuwval in februari en maart tot hoogwater.

Uit de hydrologische grafieken blijkt dat de laagwater situatie die in de loop van het najaar 2005 werd waargenomen, vergelijkbaar is met de situatie in zomer 2003, zowel in omvang als in duur. Het steeds vaker voordoen van dergelijke laagwaterperioden zou ertoe moeten aanzetten zowel technische, infrastructurele als scheepsbouwkundige aanpassingen in overweging te nemen.

Uit het oogpunt van de exploitatie bekleden kleine eenheden duidelijk een voordeelpositie. Alleen de kleine eenheden kunnen immers in goede omstandigheden en met voor de schipper interessante vrachtniveaus functioneren als er tijdelijk schaarste aan beschikbare laadruimte is. De herhaling van dergelijke situaties zal daarentegen een negatief effect op de gemiddelde productiviteit van de grote eenheden hebben, in het bijzonder de dubbelwandige schepen. Daar zal rekening mee moeten worden gehouden bij het nemen van beslissingen inzake investering in nieuwe laadruimte.

IJsgang:

Vanwege langdurig lage temperaturen werden eind januari en begin februari 2006 belemmeringen door ijsgang op het Main-Donau kanaal waargenomen. Ook wordt geschat dat in diezelfde periode op de bovenloop van de Donau meer dan 300 schepen vastlagen. Zo waren ook de Elbe en de kanalen in het noorden gedurende meerdere dagen in die periode niet bevaarbaar.

Hoofdstuk 4: Micro-economische analyse

Evaluatie van de micro-economische situatie in de loop van 2004:

De evaluatie van de micro-economische situatie kan op verschillende indicatoren worden gebaseerd.

1. Niveau van de vrachten in verhouding tot de vervoersprestatie en de waterstanden:

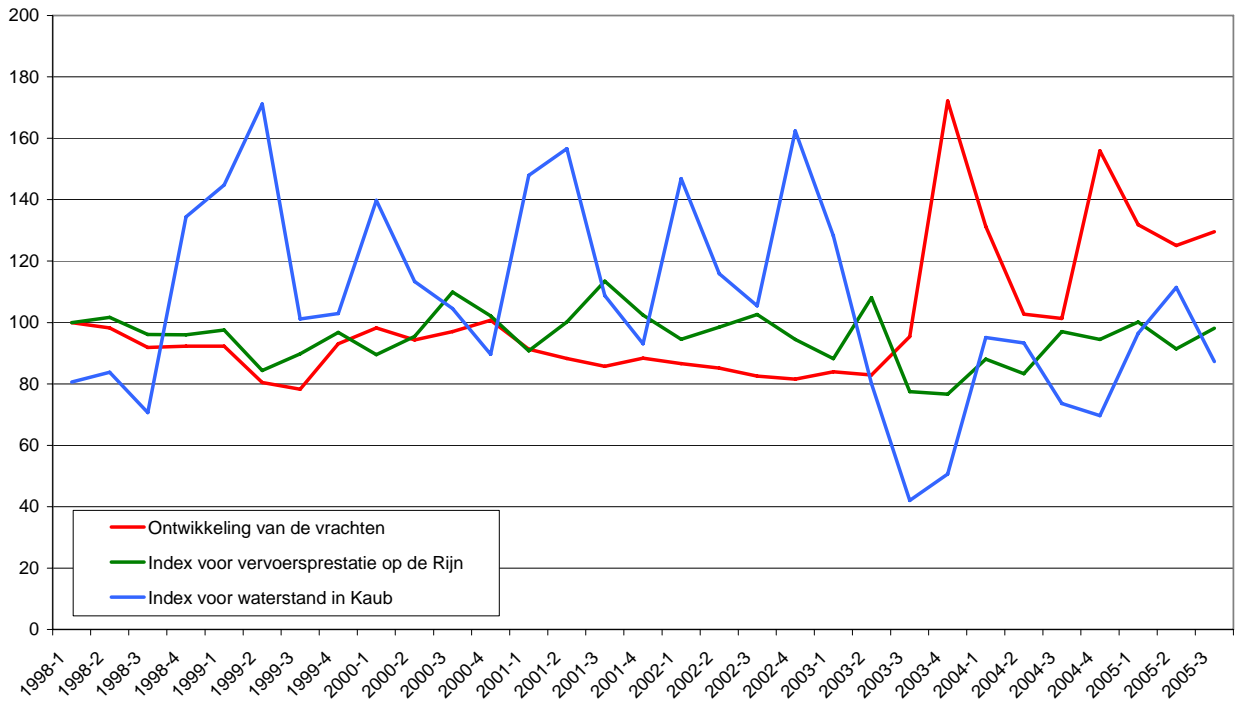
Ontwikkeling van de vrachtprijzen:

In de drogelading ontwikkelden de vrachtprijzen zich, in een context van een aanhoudende grote vraag in de meeste sectoren, op een gemiddeld niveau, waarbij de enkele afwijkingen nauw samenhangen met de waterstanden. Eind april 2005 bereikten de vrachtprijzen het laagste niveau en sindsdien is er weer een stijgende tendens waarneembaar, zoals te zien valt op de onderstaande grafieken. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de toeslag voor laag water en de uitwerking van de gasolieclausule bij deze vrachtprijzen zijn inbegrepen. Tevens kan worden vastgesteld dat de prijzen alleen snel zijn gestegen in een context van laag water waarbij de lasten door een hoge brandstofprijzen werden verzwaard. Men moet dan ook voorzichtig zijn bij het interpreteren van de uitwerkingen die deze vrachtprijzen op de productiviteit van de ondernemingen hebben, want vooral bij de grote schepen gaan de hoge vrachtprijzen vaak samen met een sterk beperkte beladingsgraad. Dus alleen kleinere eenheden konden enigszins profijt van deze situatie hebben. Al worden de vrachtprijzen in de meeste gevallen contractueel op jaarbasis vastgesteld, blijft toch bij het bepalen van de vaste vrachtprijs in een contract de ontwikkeling van de dagkoers bepalend.

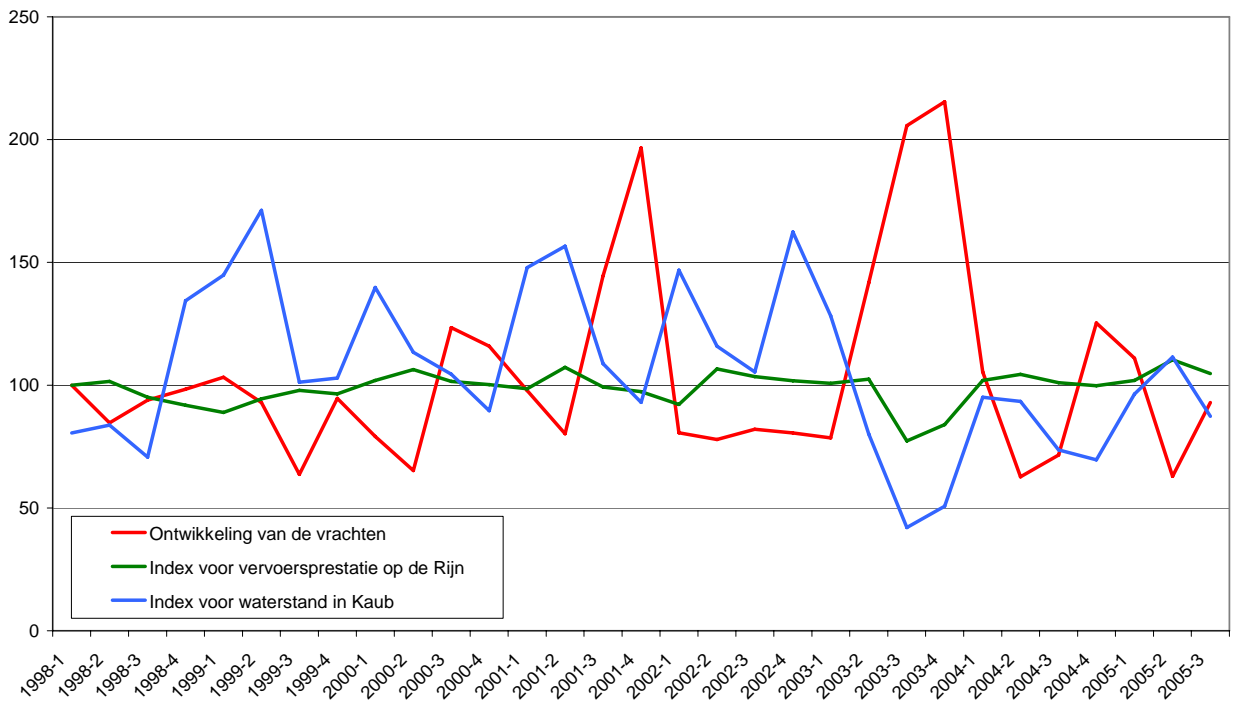
In de tankvaart werd het eerste halfjaar 2004 weliswaar gekenmerkt door een dalende tendens van de vrachtprijzen, maar de komst van het najaar met seizoensgebonden bevoorradingen en vooral het gebrek aan ladingscapaciteit vanwege de lage waterstanden veroorzaakten een aanzienlijke stijging van de vrachtprijzen die in deze sector gewoonlijk fluctueren.

Uit beide onderstaande grafieken blijkt duidelijk dat het stijgen van de vrachtprijzen veelal samengaat met het dalen van de vervoersprestatie, mede als gevolg van een niet optimale belading van de eenheden door lage waterstanden. Daarom houdt voor een scheepsexploitant een "verhoging van de vrachtprijzen" lang niet altijd een inkomenstoename in. Om een momentopname van de productiviteit te kunnen maken, zou een correlatie tussen de vervoersprestatie en de gemiddeld toegepaste vrachtprijzen moeten worden gemaakt.

Drogeladingvaart op de Rijn



Tankvaart op de Rijn



2. Ontwikkeling van de omzet in 2004:

Bij de drogelading is een stijging van de omzet van 2 à 5 % in de verschillende scheepscategorieën waarneembaar. Deze toename wordt vooral verklaard door het niveau vrachtprijzen dat vanwege de vraag naar vervoer hoog kon blijven bij waterstanden die, vergeleken met 2003, in het bijzonder op de Rijn en de Moezel een jaar van langdurig gebrek aan water, een toename van de vervoersprestatie toelieten.

In de tankvaart liep de omzet bij alle schepen onder 2500 ton met 3 à 6 % terug. Voor de grote eenheden kon deze berekening niet worden gemaakt, aangezien meerdere schepen van de steekproef eerst recent en niet gedurende het hele jaar 2003 in de vaart waren. Dat geeft een vertekend beeld van het ontwikkelingspercentage van de omzet en de lasten.

Daarentegen kan worden opgemerkt dat bij de waterstanden in 2004 de grote eenheden vaker konden worden ingezet, enerzijds ten nadele van de vrachtprijzen en anderzijds van de kleinere enkelwandige eenheden.

3. Analyse van de ontwikkeling van de verschillende lasten:

Ter vereenvoudiging werd de economische situatie van scheepsexploitanten geanalyseerd door de marge op de kosten per ton lading bij verschillende scheepsklassen te vergelijken.

a. Arbeidskosten:

De arbeidskosten zijn forfaitair in verhouding tot de inflatie geherwaardeerd. Deze kosten worden als bovenstaand forfaitair berekend en voor particuliere schepen tot de effectieve winst na aftrek van sociale lasten beperkt. In de werkelijkheid ligt het loon van de scheepsexploitanten vaak onder de forfaitaire berekening.

Gezien de verschillende wijzen van het in de boekhouding opnemen van de arbeidskosten en de inkomsten naar gelang de grootte en de exploitatiewijze van het schip is besloten uit te gaan van de marge op kosten alvorens de arbeidskosten in aanmerking te nemen. Deze bevatten namelijk verschillende elementen: het loon en de sociale lasten van de werknemers. Bij het nagaan van de bedragen die werkelijk in de boekhouding zijn opgenomen blijkt dat in het bijzonder voor de kleine eenheden het vaak alleen het geval is van de sociale lasten. Wanneer de scheepseigenaar het schip als particulier bedrijf exploiteert, bestaat zijn loon uit de winst verkregen na aftrek van alle andere lasten. Met die inkomsten moet hij zijn levensonderhoud en zijn investeringen financieren. De situatie is anders voor de grote door rederijen geëxploiteerde eenheden.

Gaat men uit van een theoretisch loon, berekend met betrekking tot de wettelijk voorgeschreven minimumbemanning, dan komt het verkregen resultaat niet overeen met de realiteit. In de meeste gevallen zou het op die basis berekende resultaat van het boekjaar namelijk betekenen dat de onderneming vaak zulke grote verliezen zou lijden dat een voortbestaan onmogelijk zou zijn.

Het aantal effectieve arbeidsuren neemt theoretisch toe met de grootte van het schip, waarbij 14 uur per dag voor de kleinste eenheden en 24 uur per dag voor de grootste eenheden zowel in de drogelading- als in de tankvaart gelden. Het blijkt bij beschouwing van de steekproef dat deze toename niet zo regelmatig is. Dat kan worden verklaard door het feit dat de schipper de informatie zelf heeft verstrekt en dat de beschikbare gegevens van meerdere aangiften onnauwkeurig zijn. Na correctie van de onnauwkeurige aangiften wordt de toename weer lineair.

De ontwikkeling van de marge na aftrek van de arbeidskosten tussen 2003 en 2004 laat zien dat er discrepanties tussen de scheepscategorieën zijn, hetgeen terug is te voeren op de verschillende uitwerking van de ontwikkeling van bepaalde lasten.

b. Verzekering:

Voor de kleine eenheden zijn de verzekeringspremies met gemiddeld 2% toegenomen, hetgeen overeenkomt met een compensatie van de inflatie. Voor de grotere eenheden is de toename van deze kostenpost eerder rond de 4%, enerzijds vanwege die inflatiecompensatie voor de toegepaste tarieven en anderzijds vanwege de toename van de verzekeringswaarde van de schepen die gemiddeld 2% bedraagt. Aan de hand van de geanalyseerde steekproeven kon namelijk worden vastgesteld dat de gemiddelde verzekeringswaarde van de schepen bij de kleinere eenheden stabiel bleef en bij de grote eenheden toenam met de inflatie.

c. Toevoeging aan afschrijvingen:

Deze kostenpost stijgt bij het realiseren van investeringen. Het gaat hier dan ook om een relatief lineaire toename in verhouding tot de omvang van de schepen. De meest recente en de best onderhouden schepen zijn meestal de grootste. Daarom stijgt deze kostenpost voor de kleine oudere eenheden in zeer geringe mate. Voor de kleine oude eenheden kan hoogstens nog een nieuwe uitrusting worden afgeschreven, terwijl voor de middelgrote eenheden, waarin meer wordt geïnvesteerd, deze post wat groter is. Tussen 2003 en 2004 stijgen de toevoegingen aan afschrijvingen het meest voor de categorieën met de grootste eenheden (tot 1,5% en 2,7% in de droge lading), in zoverre dat de nieuw in gebruik genomen eenheden tot deze categorieën worden gerekend.

d. Reparaties en onderhoud:

Deze kosten stijgen voor alle scheepscategorieën tussen 3 en 4%, zodat voor elke specificiteit van de verschillende scheepscategorieën geen gevolgtrekking mogelijk is. Het schijnt dat deze nogal homogene toename het gevolg is van het feit dat de reparateurs hun prijzen hebben verhoogd.

e. Overige kosten:

In alle scheepscategorieën wordt voor deze post een toename van 4% waargenomen. De toename is groter bij de drogelading dan bij de tankvaart en in het bijzonder voor de kleinere eenheden, waarbij het voornamelijk de administratiekosten voor het beheer van het schip betreft. De impact van deze toename op de marge is relevanter voor de kleine eenheden dan voor de grote, omdat deze post door de schaaleffecten van variabel belang is voor de vaste lasten.

f. Rentekosten:

Voor deze post is een vermindering van 3 à 5% waargenomen, afhankelijk van het type en de klasse van het schip en afhankelijk van de restlooptijd van de schuld van de categorie. De ontwikkeling is op de dalende kredietrentepercentages terug te voeren.

g. Ontwikkeling van de brandstofkosten:

Gelijk de **tendens** op de ruwe aardoliemarkt, bleef in 2004 de brandstofprijs stijgen, tijdens de eerste drie maanden langzaam en de daaropvolgende maanden sneller. Zo steeg de brandstofprijs gemiddeld bijna 40% tussen begin en eind 2004. Begin oktober 2004 was de situatie minder gespannen, hetgeen echter van tijdelijke aard was, want vervolgens bleven de prijzen in het hele jaar 2005 stijgen.

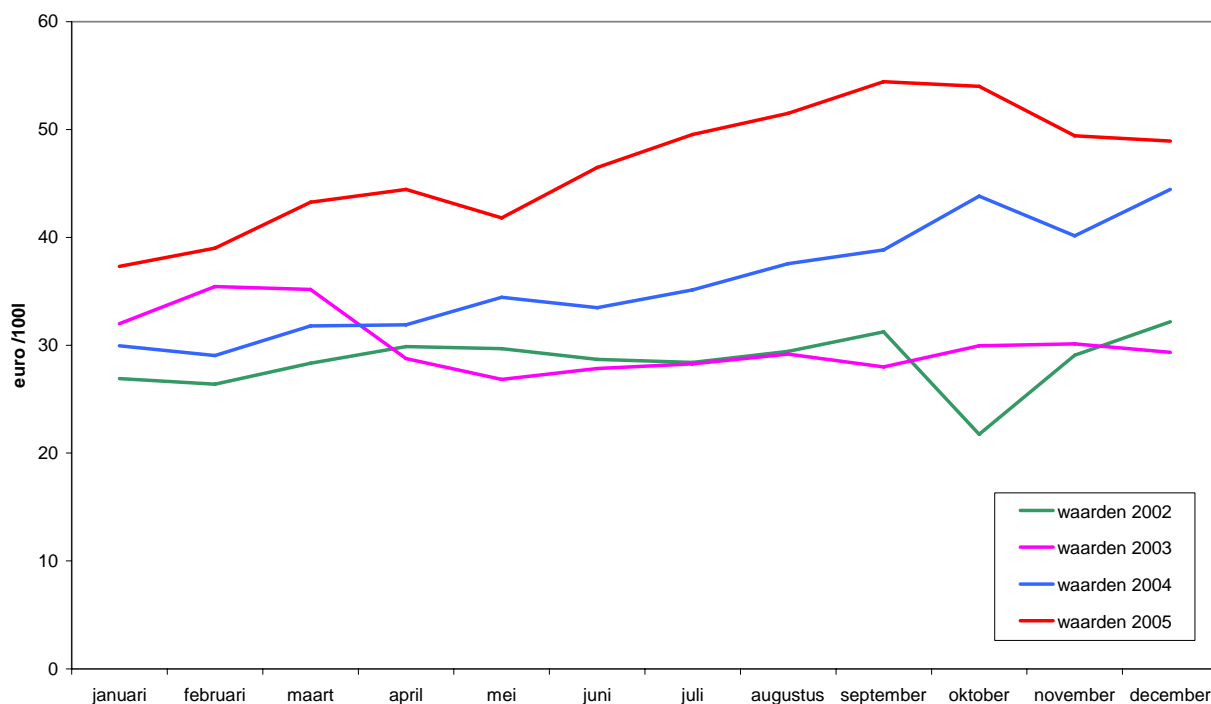
Gezien de situatie op de wereldoliemarkt lijkt de omvang van de toename zich voort te zetten. Dat zal er in 2005 dan ook toe leiden dat deze post het grootste negatieve effect op de rentabiliteit van de scheepsexploitatie sorteert. Bovendien is het onmogelijk die toename van de lasten geheel te compenseren met de gasolieclausules.

Voorts blijkt in het bijzonder dat in het boekjaar 2004 de grote eenheden en meer specifiek de tankschepen, die in deze tonnageklasse meestal dubbelwandig zijn, het meest daaronder te hebben geleden. Tussen 2003 en 2004 is deze post met meer dan 60% toegenomen en in vergelijking met de andere kostenposten steeg zijn relatieve aandeel van 12,7% naar 18,6%.

Voor de kleine eenheden was de toename slechts 15 à 20%.

In de droge lading was de uitwerking op deze kostenpost minder groot; voor de kleinste eenheden was de toename 11%, maar voor de grootste eenheden desalniettemin 19%.

Prijzontwikkeling van de gasolie



Gemiddelde prijs per jaar

Jaar	2002	2003	2004	2005
Waarde voor 100l in euro	28,50	30,07	35,88	46,67

Op grond van de beschikbare informatie en, alhoewel de gegevens over het boekjaar 2005 nog niet zijn aangereikt, kan reeds nu worden vastgesteld dat de stijging van deze post in 2005 nog groter zal zijn omdat het jaargemiddelde van de brandstofprijzen in 2005 meer dan 30% boven die van 2004 lagen.

Ook voor 2006 kan geen vermindering van de brandstofkosten worden verwacht, aangezien er een structureel stijgende tendens is op de wereldmarkt voor aardolie. Ondanks de conjuncturele fluctuaties is niet het er naar uit dat de structurele toename van deze post zich op lange termijn voort zal zetten.

i. Overige variabele kosten:

De globale toename, circa 1%, van deze post is gering.

Micro-economische analyse:**Motorvrachtschepen tussen 2003-2004**

Tonnageklasse	400 +/- 300 t 100-700 t	Ontwikkeling
	2004	2004 / 2003 (%)
Gemiddeld bouwjaar	1960	
Uren van werkelijk activiteit /jaar (gem.)	3625	
Kalenderdagen/ jaar	284	
Gemiddeld uren van activiteit / dag	max. 14 uren	
Gemiddeld waarde van het schip	185169	0
	Onderdeel van de lasten %	(%)
Arbeidskosten	54	2
Verzekering	2	2
Toevoegingen aan afschrijvingen	8	0
Reparatie- en onderhoudskosten	7	4
Overige kosten	8	6
Financiële kosten	5	-5
Totaal jaarlijkse vaste lasten	84	2
Brandstof	15	11
Overige variabele lasten	2	1
Totaal variabele kosten / jaar	16	6
Totaal lasten	100	3
Omzet		5

Tonnageklasse	1100 +/- 400 t 700-1500 t	Ontwikkeling
	2004	2004 / 2003 (%)
Gemiddeld bouwjaar	1963	
Uren van werkelijk activiteit /jaar (gem.)	3591	
Kalenderdagen/ jaar	284	
Gemiddeld uren van activiteit / dag	max. 14 uren	
Gemiddeld waarde van het schip	524467	1
	Onderdeel van de lasten %	(%)
Arbeidskosten	43	2
Verzekering	4	2
Toevoegingen aan afschrijvingen	13	1
Reparatie- en onderhoudskosten	5	4
Overige kosten	7	5
Financiële kosten	9	-5
Totaal jaarlijkse vaste lasten	81	2
Brandstof	17	15
Overige variabele lasten	2	1
Totaal variabele kosten / jaar	19	13
Totaal lasten	100	4
Omzet		2

Tonnageklasse	2000 +/- 500 t 1500-2500 t	Ontwikkeling
	2004	2004 / 2003 (%)
Gemiddeld bouwjaar	1980	
Uren van werkelijk activiteit /jaar (gem.)	4547	
Kalenderdagen/ jaar	293	
Gemiddeld uren van activiteit / dag	= < 16 uren	
Gemiddeld waarde van het schip	1205928	
	Onderdeel van de lasten %	(%)
Arbeidskosten	41	2
Verzekering	5	3
Toevoegingen aan afschrijvingen	14	1
Reparatie- en onderhoudskosten	4	3
Overige kosten	6	4
Financiële kosten	12	-4
Totaal jaarlijkse vaste lasten	82	1
Brandstof	15	12
Overige variabele lasten	2	2
Totaal variabele kosten / jaar	18	11
Totaal lasten	100	3
Omzet		4

Tonnageklasse	3000 +/- 500 t 2500-3500 t	Ontwikkeling
	2004	2004 / 2003 (%)
Gemiddeld bouwjaar	1990	
Uren van werkelijk activiteit /jaar (gem.)	4362	
Kalenderdagen/ jaar	310	
Gemiddeld uren van activiteit / dag	> 16 uren	
Gemiddeld waarde van het schip	2034164	
	Onderdeel van de lasten %	(%)
Arbeidskosten	43	2
Verzekering	5	4
Toevoegingen aan afschrijvingen	13	2
Reparatie- en onderhoudskosten	4	3
Overige kosten	5	4
Financiële kosten	12	-3
Totaal jaarlijkse vaste lasten	81	2
Brandstof	16	19
Overige variabele lasten	3	3
Totaal variabele kosten / jaar	19	16
Totaal lasten	100	4
Omzet		2

Tankmotorschepen tussen 2003-2004

Tonnageklasse	400 +/- 300 t 100-700 t	Ontwikkeling
	2004	2004 / 2003 (%)
Gemiddeld bouwjaar	1964	
Uren van werkelijk activiteit /jaar (gem.)	3500	
Kalenderdagen/ jaar	284	
Gemiddeld uren van activiteit / dag	max. 14 uren	
Gemiddeld waarde van het schip	247096	
	Onderdeel van de lasten %	(%)
Arbeidskosten	47	2
Verzekering	4	2
Toevoegingen aan afschrijvingen	9	0
Reparatie- en onderhoudskosten	6	4
Overige kosten	12	4
Financiële kosten	7	-5
Totaal jaarlijkse vaste lasten	84	2
Brandstof	14	22
Overige variabele lasten	2	1
Totaal variabele kosten / jaar	16	19
Totaal lasten	100	4
Omzet		-3

Tonnageklasse	1100 +/- 400 t 700-1500 t	Ontwikkeling
	2004	2004 / 2003 (%)
Gemiddeld bouwjaar	1970	
Uren van werkelijk activiteit /jaar (gem.)	5969	
Kalenderdagen/ jaar	314	
Gemiddeld uren van activiteit / dag	+ 16 uren	
Gemiddeld waarde van het schip	796597	
	Onderdeel van de lasten %	(%)
Arbeidskosten	50	2
Verzekering	5	2
Toevoegingen aan afschrijvingen	11	1
Reparatie- en onderhoudskosten	5	4
Overige kosten	9	4
Financiële kosten	8	-4
Totaal jaarlijkse vaste lasten	87	2
Brandstof	11	19
Overige variabele lasten	2	10
Totaal variabele kosten / jaar	13	18
Totaal lasten	100	4
Omzet		-6

Tonnageklasse	2000 +/- 500 t	Ontwikkeling 2004 / 2003 (%)
	1500-2500 t	
	2004	
Gemiddeld bouwjaar	1968	
Uren van werkelijk activiteit /jaar (gem.)	4880	
Kalenderdagen/ jaar	320	
Gemiddeld uren van activiteit / dag	circa 24 uren	
Gemiddeld waarde van het schip	802302	2
	Onderdeel van de lasten %	(%)
Arbeidskosten	49	2
Verzekering	4	3
Toevoegingen aan afschrijvingen	10	2
Reparatie- en onderhoudskosten	4	3
Overige kosten	8	4
Financiële kosten	7	-3
Totaal jaarlijkse vaste lasten	83	2
Brandstof	16	16
Overige variabele lasten	2	2
Totaal variabele kosten / jaar	17	15
Totaal lasten	100	5
Omzet		-4

Tonnageklasse	3000 +/- 500 t	Ontwikkeling 2004 / 2003 (%)
	2500-3500 t	
	2004	
Gemiddeld bouwjaar	1998	
Uren van werkelijk activiteit /jaar (gem.)	5529	
Kalenderdagen/ jaar	314	
Gemiddeld uren van activiteit / dag	circa 24 uren	
Gemiddeld waarde van het schip	2666288	3
	Onderdeel van de lasten %	(%)
Arbeidskosten	39	(*)
Verzekering	7	
Toevoegingen aan afschrijvingen	10	
Reparatie- en onderhoudskosten	4	
Overige kosten	7	
Financiële kosten	13	
Totaal jaarlijkse vaste lasten	80	
Brandstof	19	
Overige variabele lasten	2	
Totaal variabele kosten / jaar	20	
Totaal lasten	100	
Omzet		

(*) : Voor de grote eenheden kon deze berekening niet worden gemaakt, aangezien meerdere schepen van de steekproef bijzonder recent en niet gedurende het hele jaar 2003 in de vaart waren, hetgeen een verkeerd beeld geeft van het ontwikkelingspercentage van de omzet en de lasten.

Conclusies en vooruitzichten

Tijdens de eerste drie kwartalen 2005 kon een toename van 7% (in tkm) van het goederenvervoer op het Duitse waterwegennet en in het bijzonder op de Rijn worden waargenomen. Op de andere Europese waterwegen was het groeipercentage beduidend hoger, zoals in Noord-Frankrijk en België.

De ontwikkeling van de vraag naar vervoer weerspiegelt precies het niveau van de economische activiteit in West-Europa, die als voorheen door de vraag op de wereldmarkt aanhoudend blijft. Uit de activiteit in de zeehavens blijkt dat de internationale handel zich verder ontwikkelt en dat deze ontwikkeling zich vervolgens afwentelt op de vraag naar vervoer in de binnenvaart. Nu heeft de binnenvaart de taak efficiënt te reageren op die vraag om geen marktaandeel te verliezen.

Alhoewel de exacte gegevens over de laatste drie maanden van 2005 nog niet geheel beschikbaar zijn, kan nu al worden vastgesteld dat de bijzonder langdurig lage waterstanden in die periode de vervoersprestatie van de Europese binnenvaart, voornamelijk op de Rijn en de Moezel, aanzienlijk heeft beperkt. Gezien de ontwikkeling van de waterstanden sinds begin 2006 en in het bijzonder het massieve smelten van sneeuw in maart is het duidelijk dat er in het eerste halfjaar 2006 geen tekort aan water zal zijn.

Voor de exploitatie hadden deze aanhoudende laagwaterstanden in het najaar 2005, en het daaruit resulterende tekort aan laadruimte, natuurlijk een stijging van de vrachtprijzen ten gevolge. Deze situatie werkte ten nadele van de grote eenheden, in het bijzonder de dubbelwandige schepen die tijdelijk niet meer konden varen. Maar voor de kleinere eenheden betekende dat een aanhoudend hoge vraag naar vervoer, en bovendien gunstige vrachtprijzen voor de scheepsexploitant.

De situatie van het najaar 2005 is vergelijkbaar met die van de zomer 2003. De herhaling van dergelijke perioden met laag water duidt erop hoe zinvol het kan zijn in een vloot over kleinere en daarom voor dergelijke situaties beter aangepaste eenheden te kunnen beschikken, nu er vanwege de schaaffecten alleen grote eenheden nieuw in gebruik worden genomen.

Het vervoer van producten in containers bleef in het eerste halfjaar 2005 op de Rijn toenemen, zij het niet zo snel als het jaar daarvoor. De groeipercentages waren in Noord-Frankrijk en België al sinds achter loopt bij die op de Rijn. Daar is dit soort vervoer nog in een fase van ontwikkeling die minder lang gaande is dan op de Rijn. De containeractiviteit bleef ook aanhoudend in de zeehavens, waar de problemen rond de door de aan- en afvoer van de binnen- en buitenvaart veroorzaakte knelpunten, iets afnamen. Dit is toe te schrijven zowel aan de verbetering van infrastructuur en bezetting in de zeehavens als aan een beter functioneren van de binnenvaart. Ook deze sector had eind 2005 te lijden onder het gebrek aan water.

Het ritme waarmee nieuwe schepen op de markt worden gebracht is voor de drogeladingvaart weliswaar enigszins vertraagd, het blijft nog steeds hoog voor de tankvaart. De accumulatie van nieuwe laadruimte met een hoge productiviteit die zich sinds de afschaffing van de "oud voor nieuw"-regeling daaraan toevoegt, leidt opnieuw tot een risico van structurele overcapaciteiten in de tankvaart, aangezien niet te verwachten

valt dat de vraag naar vervoer in de betrokken sectoren op middellange termijn zal toenemen en dat er tegelijkertijd weinig oude schepen zijn die onder de huidige omstandigheden uit de vaart worden genomen.

Betreffende de exploitatie van de schepen kan worden opgemerkt dat de sterke toename in 2004 en 2005 van de aardolieprijs, en diens gevolg van de brandstofprijs, vanzelfsprekend de lasten voor de scheepsexploitanten hebben verzwaard, ondanks de zogenoemde "gasolie"-clausules die deze prijsstijgingen niet konden compenseren. Gezien de ontwikkelingen op de wereldmarkt van aardolie zal die stijgende tendens zich zeer waarschijnlijk structureel voortzetten. Daardoor hebben de uitgaven voor brandstof een steeds groter aandeel onder de bedrijfskosten in.

In 2004 is de in de drogelading gerealiseerde omzet ten opzichte van de voorafgaande jaren gestegen door een combinatie van een verhoogd prestatieniveau en globaal hogere vrachtprijzen. Er dient echter een parallel te worden getrokken tussen de met 2 à 5% gestegen omzet afhankelijk van de categorie en de met 4 à 21% verminderde marge op kosten. Onder deze omstandigheden kon alleen de categorie schepen van 1 500 à 2 500 ton enigszins haar marge verbeteren. Het steeds kleiner worden van de marge op de kosten is voornamelijk toe te schrijven aan de aanzienlijke verhoging van de brandstofprijs.