

# MARKT OBSERVATIE



2007 - 2

Voor de *Europese binnenvaart*



Centrale Commissie  
voor de Rijnvaart



Europese Commissie  
Directoraat-generaal  
Energie en Vervoer



# **Marktobservatie nr. 6**

## **Conjunctuurrapport eind 2007 en begin 2008**

## **Aansprakelijkheidsbeperking**

*Het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in dit document vermeld staan, geschiedt op eigen risico van de gebruiker. Noch de Europese Gemeenschap, noch de Centrale Commissie 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 dit document vermeld staan. Deze uitgave vormt geen formele verplichting voor de beide genoemde Commissies.*

*Juni 2008*

© Foto omslag Copyright CroisiEurope

# Inhoudsopgave

## Algemene inleiding

## Executive summary

## Hoofdstuk 1: Overzicht van de marktsituatie begin 2008

1. Aanvoer in de belangrijkste zeehavens
2. Vervoersvraag op de hoofdvervoersassen
3. Nieuwe scheepsruimte op de markt

## Hoofdstuk 2: Bedrijfseconomische context

1. Ontwikkeling van de vrachtprijzen en hoeveelheden
  - 1.1 Drogeladingvaart
  - 1.2 Tankvaart
2. Ontwikkeling van de bedrijfskosten
  - 2.1 Ontwikkeling van de scheepsprizen
  - 2.2 Brandstofkosten
  - 2.3 Personeelskosten
  - 2.4 Onderhoudskosten
  - 2.5 Rentelasten
  - 2.6 Verzekeringskosten

## Hoofdstuk 3: Passagiervaart

- 1.1 Inleiding
- 1.2 Cruiseschepen
- 1.3 Ontwikkelingspotentieel

## Conclusies en vooruitzichten

## Bijlagen

1. Nieuwe schepen
2. Ontwikkeling van het containervervoer op de Rijn
3. Waterstanden

Glossarium

Bronnen



## Algemene inleiding

Deze publicatie geeft een kort conjunctureel overzicht en beschrijft de situatie en de prognoses voor vraag en aanbod binnen de economische context van mei 2008.

Afgezien van het goederenvervoer maakt ook de passagiervaart deel uit van de commerciële binnenvaart. Tot nu toe werd de passagiervaart niet in de publicaties behandeld, hoewel dit specifieke marktsegment de waterwegen met het goederenvervoer deelt. Van nu af aan zal de passagiervaart regelmatig in de marktobservatie aan bod komen, te meer daar in het bijzonder het segment van de riviercruises zich sinds enige tijd sterk ontwikkelt.

Een ander feit is dat er talrijke, zeer productieve nieuwe schepen in de vaart worden genomen en dat terwijl er een te verwaarlozen aantal schepen van de markt verdwijnt. Met het oog op de structurele consequenties voor het evenwicht op de markt, zal elke publicatie informatie over deze nieuwe capaciteiten verstrekken. Aangezien dit als alleenstaand feit binnen de binnenvaartmarkt niet toereikend is, wordt er sinds 2005 gewerkt aan de totstandkoming van een conceptueel instrumentarium waarmee de ontwikkeling van de marktverhoudingen kan worden gevolgd. In deze publicatie wordt een eerste schets van deze ontwikkelingen gegeven. Het is de bedoeling om in volgende publicaties aan de hand van dit model te laten zien hoe het marktevenwicht zich in de verschillende segmenten de laatste 5 jaar heeft ontwikkeld.

## Executive summary

Hoewel nog niet alle cijfers beschikbaar zijn, kan nu al met vrij grote zekerheid worden gesteld dat de Europese binnenvaart in 2007 meer goederen dan in 2006 heeft vervoerd (in totaal ongeveer 500 miljoen ton volgens cijfers van EUROSTAT). Bij de droge lading wordt de groei op ongeveer 4% geschat, terwijl voor vloeibare bulkgoederen het vervoer met meer dan 3% is teruggelopen. De waterstanden waren in 2007 door de bank genomen gunstig, zodat de binnenvaart de schepen vaak optimaal heeft kunnen inzetten.

Om de groei in de door de binnenvaart vervoerde volumes naar juiste waarde te kunnen beoordelen, moet deze in een ruimere context worden geplaatst en worden vergeleken met die van het vervoer over land in zijn algemeenheid. Voor een aantal, zogenaamde "traditionele" segmenten, zoals het vervoer van massagoed of vloeibare bulkgoederen, beschikt de binnenvaart over een vast marktaandeel, mede dankzij het feit dat het daarbij om het transport van grote volumes gaat. In de sector containervervoer daarentegen moet zij het hoofd bieden aan een multimodale concurrentie. Het valt niet te ontkennen dat het groeipercentage in het containervervoer in de binnenvaart (ongeveer 3% in 2007) aanzienlijk lager ligt dan de groei in de overslag in de zeehavens (> 9%). Deze laatste cijfers moeten dan ook als een graadmeter voor de ontwikkeling van het marktaandeel van de binnenvaart worden gezien. In vergelijking met de andere vervoersdragers heeft de binnenvaart in deze marktniche aan terrein verloren. De oorzaak hiervoor ligt bij de overslag in de zeehavens, waar men de enorme vloed van containers niet meer kan bolwerken.

In de staalnijverheid, bouw, chemiesector en kolenvervoer blijven de vooruitzichten voor 2008 gunstig. Het vervoer van aardolieproducten zal ook in 2008 weliswaar stagneren en blijven fluctueren in functie van de prijsontwikkelingen op de aardoliemarkt. De sterke toename in de vraag naar containervervoer zal zich ongetwijfeld voortzetten, omdat deze rechtstreeks met de massale toevoer van containers in de zeehavens samenhangt. Ondanks de globaal genomen gunstige perspectieven in de belangrijkste sectoren, blijft het lastig om aan te geven welke gevolgen de aangekondigde economische afzwakking voor de binnenvaart zal hebben.

Het vervoer van passagiers vormt een bijzonder segment van de binnenvaart. Het economisch gewicht van dit segment blijft toenemen. Dagexcursies zijn een traditionele en vrij stabiele markt, maar de markt voor cruises toont al geruime



*tijd een groei van 5% per jaar, die waarschijnlijk voorlopig zal aanhouden. Dit segment beschikt momenteel over een vloot van bijna 200 grote schepen, oftewel minstens 25.000 bedden. De belangrijkste vlaggenstaten zijn Zwitserland, Duitsland, Frankrijk en Nederland.*

*Wat de scheepsexploitatie betreft, wordt het jaar 2007 gekenmerkt door een stijging van de vervoerde volumes in de meeste segmenten en een vervoersprijs die zich eveneens in opwaartse richting ontwikkelt. Dat de ontwikkelingen hier parallel lopen, betekent echter niet automatisch dat de conclusie getrokken mag worden dat de bedrijfsresultaten van de exploitanten in dezelfde omvang zouden zijn toegenomen. De hogere inkomsten gaan immers vergezeld van gestegen exploitatiekosten, die zowel in de drogeladingsector als in de tankvaart vrijwel hetzelfde beeld tonen. Zo zijn bijvoorbeeld de rentelasten aanzienlijk gestegen (verdubbeld sinds 2005), en ook de salariskosten (+ 6% sinds 2006), onderhoudskosten (+ 12% sinds 2004) en verzekeringspremies (+ 5,6 % sinds 2004) namen toe. Verder kan men vaststellen dat de prijzen van schepen de afgelopen jaren zijn gestegen, met alle gevolgen van dien voor de vaste lasten. Tenslotte zijn wegens de gestegen aardolieprijzen de brandstofkosten tot recordhoogte gestegen (+ 80 % in 6 jaar).*

*In 2007 zijn ongeveer 60 nieuwe schepen voor het vervoer van drogelading en containers in de vaart genomen (totaal > 165 000 ton). Het merendeel van deze nieuwe eenheden is van grote afmeting. De capaciteit van de vloot voor het vervoer van droge lading is de afgelopen vijf jaar met 1,7% per jaar toegenomen en het getransporteerde volume per jaar steeg met 2%. De toename in tonnage van dit gedeelte van de vloot (bestaand uit 10.400 motorvrachtschepen en vrachtduwbakken met een tonnage van ongeveer 11,4 miljoen ton) houdt min of meer gelijke tred met de toename in vervoerd volume.*

*In de tankvaart ziet het beeld er anders uit. De transportvolumes zijn in de laatste vijf jaar teruggelopen, ondanks een duidelijke toename in het vervoer van chemische producten. Dit staat in een zeker contrast tot de groei van de tankvaart, waar alleen al in 2007 meer dan 50.000 ton aan de bestaande vloot werd toegevoegd. Hier moet er echter tevens op worden gewezen dat de tankvaart een vernieuwingsfase doorloopt, omdat voor meer producten vervoer in dubbelwandige schepen wordt geëist. Het totale tonnage van de Europese tankvloot wordt op ongeveer 2,3 miljoen ton en circa 1040 schepen geschat.*



## Hoofdstuk 1

### Overzicht van de marktsituatie begin 2008

Voor 2008 wordt voor het BBP slechts een groei van 2% verwacht, in vergelijking met 2,7% voor 2007. In hoeverre de transportvraag in de binnenvaart in de komende maanden door deze algemene economische tendens zal worden beïnvloed, is op dit moment nog een open vraag. Wel kan worden vastgesteld dat de in West-Europa getransporteerde goederenhoeveelheden in de eerste twee maanden zijn toegenomen en dat met name de containerboom zich in hetzelfde ritme voortzet. De chemiesector en staalnijverheid zien de komende maanden vol vertrouwen tegemoet. Ook de bouwsector is dit jaar goed van start gegaan. Hoewel de particuliere woningbouw onder de kredietbeperkingen van de kant van de banken te lijden heeft, schijnen de activiteiten in de openbare bouwsector en weg- en waterbouw in het algemeen op korte termijn geen inzinking te vertonen. De transportvraag in de kolensector zou zich ook op een redelijk niveau moeten handhaven, vanwege de hoogconjunctuur in de staalnijverheid en de extreem hoge aardolieprijzen, die het verbruik van kolen door elektriciteitscentrales verder aanwakkeren. Het vervoer van aardolieproducten is nog steeds onderhevig aan de fluctuaties op de wereldaardoliemarkt. Bij de extreem hoge prijzen valt te verwachten dat elke, zelfs tijdelijke prijsdaling wordt benut om voorraden in te slaan. Er moet echter op gewezen worden dat de laatste twee winters zeer mild waren, hetgeen ook gevolgen heeft gehad voor het verbruik van stookolie.

#### 1. Aanvoer in de belangrijkste zeehavens

##### ROTTERDAM

In het eerste kwartaal van 2008 is de overslag in de Rotterdamse haven toegenomen. Er werd 105 miljoen ton goederen overgeslagen, bijna 7% meer dan in de vergelijkbare periode in 2007. De groei kwam vooral voort uit de handel met het Verre Oosten, terwijl de handel met Noord-Amerika terugliep onder invloed van de sterke euro. De containers deden het goed (+6%, van 2,5 naar 2,7 miljoen TEU), maar zeker ook de agribulk (+16%), ijzererts (vanwege verwachte prijsstijging per april) en schroot (+15%, door handel met Turkije), ruwe olie (+12%, ook compensatie voor een uitgevallen steiger vorig jaar) en overig nat massagoed (+14%) waren drijvers achter de groei. Dit laatste kreeg een impuls door de invoer van bio-ethanol uit Brazilië en biodiesel (B99) uit de Verenigde Staten. Maar er waren ook dalers: minder kolen (-3%), overig droog massagoed (-7%), minerale olieproducten (-1%) en overig stukgoed (-15%).

##### HAMBURG

De overslag in Hamburg groeide aanzienlijk in de eerste twee maanden van 2008 (\*) met 9,3% ten opzichte van het vorige jaar. De groei zat vooral in het containersegment: er werd 1,7 miljoen TEU overgeslagen, wat een groei van 11,1% inhoudt in vergelijking met 2007. Ook conventioneel stukgoed steeg, met 1,3 % (509.000 ton). De overslag van massagoed echter bleef 8% achter vergeleken bij de voorgaande periode (te weten 6,6 miljoen ton).

(\*) recentere data niet beschikbaar

## ANTWERPEN

De overslag in de Antwerpse haven groeide met 3,4 % in eerste drie maanden van 2008. De modaliteit binnenvaart profiteerde en groeide met 5%. De groei van de overslag komt vooral uit ro/ro (+6,4%) en droge bulk (+8,3%, kolen en ertsen). De overslag in containers groeide sterk (+6%, totaal 2.075.50 TEU). De nieuwe Deurganck-dok droeg bij met een groei van bijna 40% in volume. Er was ook een sterke groei van de autohandel: 10,2%. Maar in tegenstelling tot het goede eerste kwartaal van 2007 daalde de handel in staal en ijzerproducten uit China en India (-11,6%). Ook de overslag in fruit daalde, met 3,8%. Conventional / breakbulk daalde met 13,3%, om weer op het niveau van 2006 te komen. De overslag in chemische producten groeide met 9% en ruwe olie met 15,2%, maar toch bleef de overslag in vloeibare bulk stabiel, omdat er minder oliederivaten werden overgeslagen.

## AMSTERDAM

In het eerste kwartaal van 2008 nam de groei in de Amsterdamse zeehavens (bestaande uit Velsen/IJmuiden, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam) toe met 2,7% vergeleken bij de vergelijkbare periode in 2007 (totaal 22,5 miljoen ton). De grootste groei zat in de olieproducten (+ 13%) terwijl er een daling was in de kolensector (-12%). De overslag van de Amsterdamse haven groeide met 7,6% tot 18,1 miljoen ton, vooral door de stijging in overgeslagen olieproducten (+17%) en een sterk toegenomen ro/ro (+43%).

## *BREMEN (op basis van voorlopige cijfers)*

De haven van Bremen (inclusief de stadshaven) heeft van januari tot en met maart 2008 8,3% meer goederen overgeslagen dan in het eerste kwartaal van 2007. Het was vooral het stukgoed (9,6%) dat dit percentage positief beïnvloedde. De overslag in containers steeg met 12,5% (totaal 1,3 miljoen TEU). Containers maken nu bijna driekwart van de segmenten van de haven uit. De automobieleroverslag – een strategisch element van de haven - steeg gedurende het eerste kwartaal met 6,3% tot ruim 500.000. Bij het massagoed steeg de overslag van kolen en ook staal, terwijl de overslag van onder meer ertsen daalde.

## LE HAVRE

De totale overslag in Le Havre maakte in de eerste vier maanden van het jaar 2008 een groei door van 6,8%. Het was vooral de toegenomen invoer die deze groei stuwde; deze groeide met 8,3% terwijl de uitvoer met 2,6% toenam. Aan de invoerkant sloeg men meer kolen en gasvormige hydrocarbonaten over, maar ook cement en overige vaste lading (waaronder containers) vertoonden een positieve lijn. Bij de uitvoer daalden de raffinageproducten en andere vloeibare bulk, terwijl overige vaste lading (waaronder containers) steeg.

## ZEEBRUGGE

De haven van Zeebrugge beleefde een goed eerste kwartaal van 2008. De groei in het totale overgeslagen tonnage betrof 4,3%. Het containersegment nam toe met ruim 15% (in TEU). Vaste bulk en stukgoed daalden (respectievelijk 19% en 22%), maar vloeibare bulk nam toe (18%).

## WILHELMSHAFEN

Het eerste kwartaal van 2008 betekende voor Wilhelmshafen een afname in de overslag met -25% in de uitvoer en een afname van -10% bij de invoer. Dit zat hem vooral in de verminderde invoer van benzine en ethyleen, en de afgenomen uitvoer van benzine, gasolie, LPG en ruwe olie.

## 2. Vervoersvraag op de hoofdvervoersassen

### *RIJN*

In de loop van 2007 boekte de Rijnvaart een groei van 2,6 % wat betreft de vervoerde goederenhoeveelheden. In de tweede helft van het jaar bedroeg de groei 1,3 % in vergelijking met de tweede helft van 2006. De reeds beschikbare gegevens voor de eerste twee maanden van 2008 wijzen op een verdere toename van de transporthoeveelheden van meer dan 2% in vergelijking met vorig jaar.

De drogeladingvaart kende in 2007 - en ook in de eerste maanden van 2008 - een algemeen hoge transportvraag. Deze leverde in 2007 een stijging op van 4,4% van de vervoerde hoeveelheden. Voor alle goederensoorten is er een toename in de hoeveelheden geboekt. De staalnijverheid was koploper met + 15,7%, maar ook het vervoer van goederen in containers boekte goede resultaten met + 7,5%. Wat het containervervoer betreft moet erop gewezen worden dat dit qua hoeveelheid weliswaar met 7,5% is gestegen, maar het percentage in TEU net 2% haalt. Dit hangt samen met de toename van het aandeel geladen containers op de Rijn, dat bovenproportioneel gestegen is.

In de tankvaart is de getransporteerde hoeveelheid in 2007 ondanks de hoge vraag van de kant van de chemische industrie met 3,5% gedaald. Het transport van aardolieproducten liep qua hoeveelheid meer dan 10% terug, terwijl het vervoer van chemische producten dankzij de hoge conjunctuur in deze branche meer dan 10% steeg. Volgens prognoses van het betrokken bedrijfsleven zal deze markt zich in 2008 verder goed blijven ontwikkelen. Het verloop van het oliesegment daarentegen blijft afhankelijk van de ontwikkelingen op de mondiale aardoliemarkt. Bij de extreem hoge prijzen die op dit moment kunnen worden vastgesteld, wachten de verbruikers op een prijsmatiging alvorens zij gaan inkopen.

### *NOORD-ZUID*

Wanneer men de overslag in de havens in de Belgische zee- en binnenhavens bekijkt, is er over het gehele jaar gezien een stijging van meer dan 3% in de overgeslagen hoeveelheden vast te stellen. Op het moment dat deze publicatie verschijnt, zijn er nog geen gedetailleerde gegevens hierover beschikbaar.

### *OOST-WEST*

Op het Mittellandkanaal is het transport met circa 2,9% gegroeid. De hoogste groeicijfers zijn terug te vinden bij de staalproducten (+61,7%), bouwmaterialen (+18,1%) en kolen (+5,4%). Het vervoer van aardolieproducten is daarentegen sterk teruggelopen met -22,8 %, hetgeen te wijten is aan de hoge prijzen op de wereldmarkt.

### *DONAU*

Op grond van de eerste cijfers heeft het goederenvervoer op de Main-Donau-as zich in 2007 verder weten te ontwikkelen met een stijging van de getransporteerde hoeveelheden van 2,9% op de Main en +6,5% op het Main-Donaukanaal van de Duitse Donau. Uitgedrukt in ton is het transport met 2,1% gestegen. In Oostenrijk toonde het vervoer gemeten aan de getransporteerde hoeveelheden een groei van 11,6%. Deze toename is hoofdzakelijk een gevolg van meer internationaal verkeer met Slowakije (erts en schroot) en Oekraïne.

### 3. Nieuwe scheepsruimte op de markt

Volgens gegevens van de IVR is er in 2007 meer dan 160.000 ton nieuwe scheepsruimte op de markt voor drogelading bijgekomen.

Uitgedrukt in aantal schepen, heeft 80% van de nieuw in de vaart genomen motorvrachtschepen een laadcapaciteit van meer dan 3000 t en 16% tussen de 2000 en 3000 t. Bij de duwbakken beschikt meer dan 60% van de nieuwe schepen over een laadvermogen tussen de 2000 en 3000 ton. De overige schepen zijn ofwel nog groter (ongeveer 3500 t) of kleiner (ongeveer 1500 t).

Wanneer men de tijdreeksen van 2002 tot 2007 bekijkt, werden er in deze periode in de drogeladingvaart rond 350 eenheden toegevoegd, waarvan 2/3 motorvrachtschepen en 1/3 duwbakken. Dit komt overeen met een tonnage van bijna 800.000 t en een toename van ongeveer 8,6%. Omgerekend op jaarbasis is dat gelijk aan een stijging van circa 1,7%. Deze ontwikkeling van het transportaanbod moet tevens worden gezien in het licht van de op de Rijn vervoerde hoeveelheden. Deze zijn tussen 2002 en 2007, afgezien van conjuncturele schommelingen, per jaar bijna 2% gegroeid.

Bij de nieuwe motortankschepen is ongeveer 60.000 t nieuwe tonnage op de markt gekomen. Tussen de verschillende tonnageklassen is de verdeling als volgt: 30% van de eenheden beschikt over een capaciteit van minder dan 2000 t, 35% ligt tussen 2000 en 3000 t, en de eenheden met meer dan 3000 t zijn goed voor de laatste 35%. Tussen 2002 en 2007 is de capaciteit met meer dan 600.000 t toegenomen. Dit komt overeen met een jaarlijks groeipercentage van meer dan 6,5%. Deze toename van het beschikbare tonnage staat echter tegenover een stagnatie van de door de tankvaart vervoerde goederhoeveelheden. De daling bij de aardolieproducten is in feite zo sterk dat deze nauwelijks door de sterke groei in het chemiesegment (dat 1/3 van de hoeveelheden voor zijn rekening neemt) kan worden gecompenseerd. De situatie op deze markt kan echter niet met die op de drogeladingmarkt vergeleken worden, aangezien het hier een herstructureringsproces van de vloot betreft, waarbij de tankvaart niet alleen aan de verwachtingen van de verladers moet voldoen, maar ook aan de toekomstige eisen op het gebied van de milieubescherming.

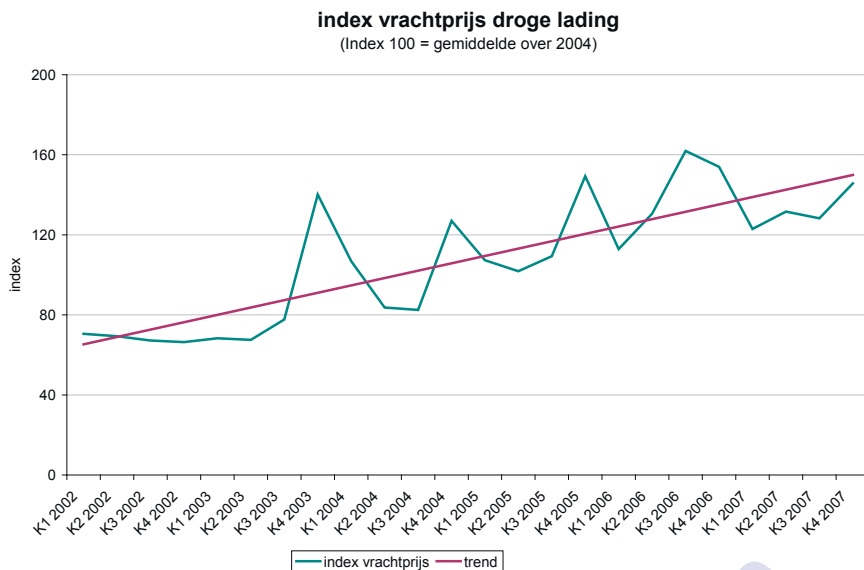
Dit werpt twee vragen op: is het ritme van nieuwbouw toereikend om aan de door het ADNR (en binnenkort ook ADN) voorgeschreven overgangstermijnen te voldoen? En kan de markt deze overschakeling aan?

## Hoofdstuk 2 Bedrijfseconomische context

### 1. Ontwikkeling van de vrachtprijzen en het vervoerde volume

#### 1.1 Droge lading

In 2006 en ook 2007 heeft de vrachtprijs per ton in de drogeladingvaart een continu stijgende lijn laten zien, zoals blijkt uit de volgende grafiek. De drogeladingvaart heeft in het algemeen in deze twee jaar met een stijgende vraag te maken gehad. De vrachtprijzen lagen ondanks gemiddeld redelijk gunstige waterstanden meestal op een vrij hoog niveau. De stijgende transportprijzen zijn echter brutoprijzen. Zij weerspiegelen ook de gevolgen van de gasolieclausules, die bij de huidige conjunctuur meer dan ooit in de transportinkomsten voelbaar worden. Het is denkbaar dat de gestegen gasolieprijs en wellicht ook de laagwatertoeslagen gedeeltelijk in de vrachtprijzen zichtbaar zijn.

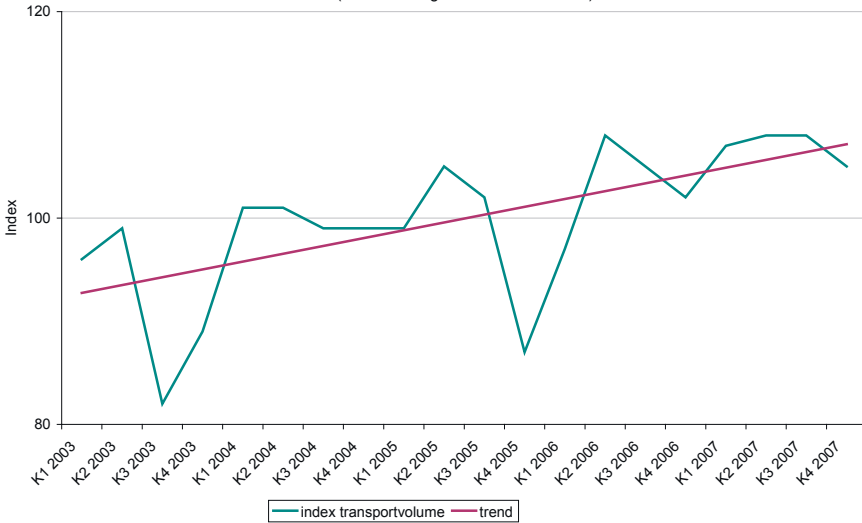


Bron: NEA ; CCR-Secretariaat

De in de drogeladingvaart getransporteerde goederenvolumes op de Rijn laten een positieve trend zien.

### index vervoerde volume droge lading (Rijnvaart)

(Index 100 = gemiddelde over 2004)



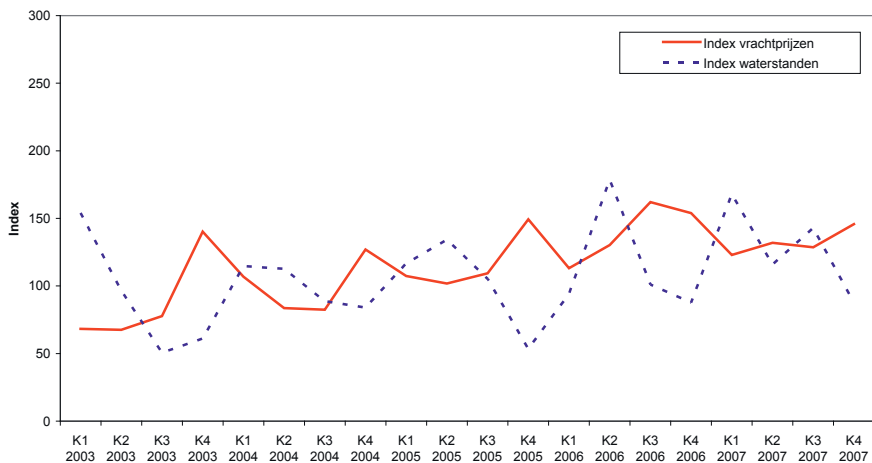
Bron: CCR-Secretariaat

De tegengestelde ontwikkeling van waterstanden en vrachtprijzen is in de volgende grafiek goed afleesbaar.

Tevens kan worden vastgesteld dat de trends in vrachtprijzen en volumes een aanhoudende opwaartse lijn laten zien. Dit feit leidt dan ook tot de conclusie dat de bedrijfseconomische situatie zich in de afgelopen jaren heeft verbeterd.

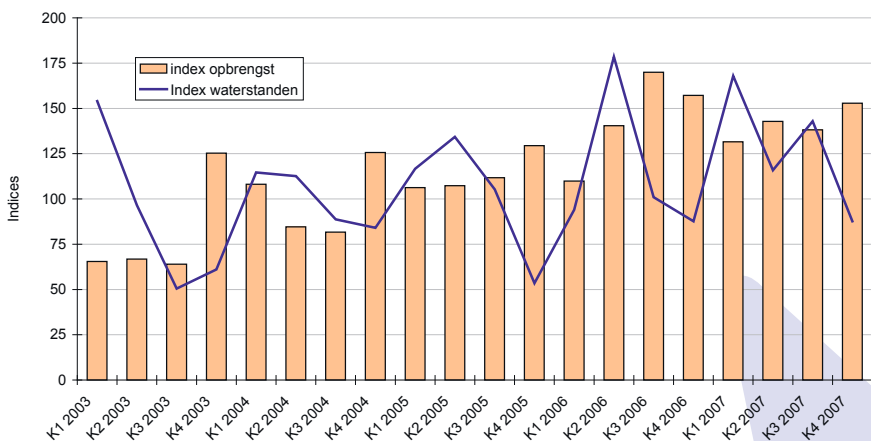


### index vrachtprijs en waterstanden in de droge lading (per kwartaal) (Basis 100 = Gemiddelde 2004)



Bron: CCR-Secretariaat

### index waterstand en opbrengst droge lading (per kwartaal) (index 100 = gemiddelde over 2004)

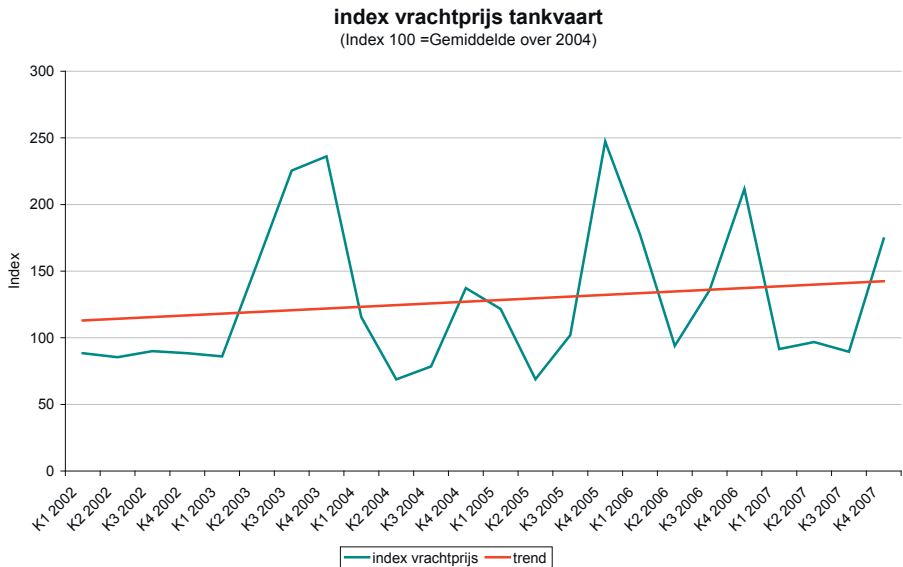


Bron: CCR-Secretariaat

## 1.2 Tankvaart

De tankvaart kan grofweg in twee marktsegmenten worden verdeeld: het vervoer van chemische producten enerzijds en dat van aardolieproducten anderzijds. De ontwikkeling van de vraag in deze twee marktsegmenten was de afgelopen twee jaar zeer uiteenlopend: de vraag naar het vervoer van chemicaliën vertoonde een stijgende tendens, terwijl het transport van aardolieproducten eerder een dalende tendens liet zien.

In de chemiesector ontwikkelen zich de vrachtprijzen vergelijkbaar met die in de drogeladingvaart. Op de aardoliemarkt hebben de vrachtprijzen in 2006 grote schommelingen doorgemaakt, die rechtstreeks samenhangen met de vraag op de markt. In 2007 daarentegen bleven de vrachtprijzen vrij stabiel, mede omdat de vraag vrij zwak was als gevolg van de zeer hoge aardolieprijzen op de wereldmarkt. De waterstanden waren vrij gemiddeld, zodat de vrachtprijzen ook om die reden niet werden opgestuwd.

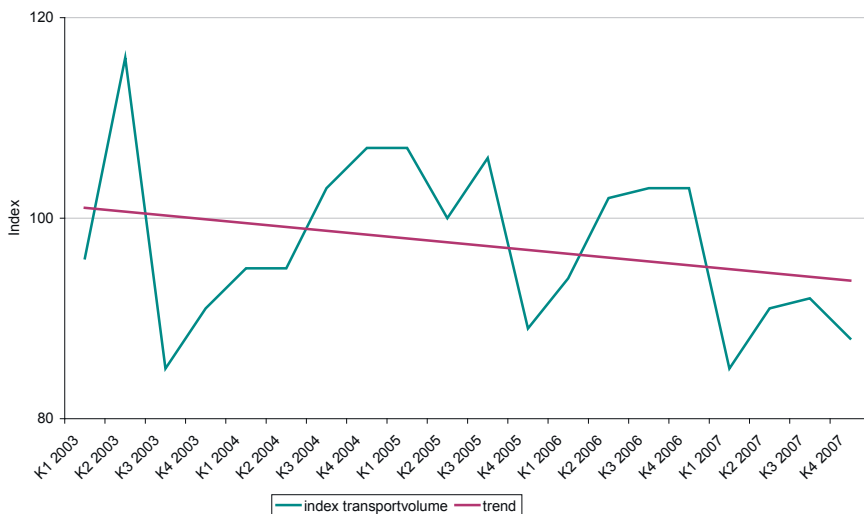


Bron: CCR-Secretariaat – NEA - P J K International b.v.

De bovenstaande index werd gemaakt aan de hand van de vrachtprijzen van verschillende aardolieproducten voor verschillende verbindingen op de Rijn. Net als in de drogeladingvaart, wordt de prijs beïnvloed door de effecten van de gasolieclausules in de contracten en eventueel ook door toeslagen voor laagwater.

Net als in de drogeladingvaart, moeten de vervoerde hoeveelheden worden bekeken, wil men een uitspraak kunnen doen over de ontwikkeling van de transportopbrengsten. De onderstaande grafiek toont de ontwikkeling van de vervoerde hoeveelheden over de afgelopen vijf jaar op de Rijn, waar de meeste van deze transporten plaatsvinden.

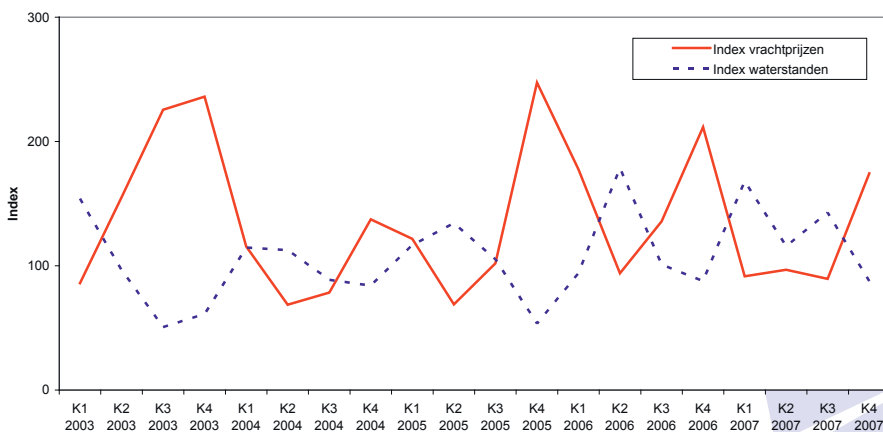
**index vervoerde volume tankvaart (Rijnvaart)**  
(Index 100 = Gemiddelde over 2004)



Bron: CCR-Secretariaat

De onderstaande grafiek laat duidelijk zien hoe waterstanden en transportprijzen samenhangen.

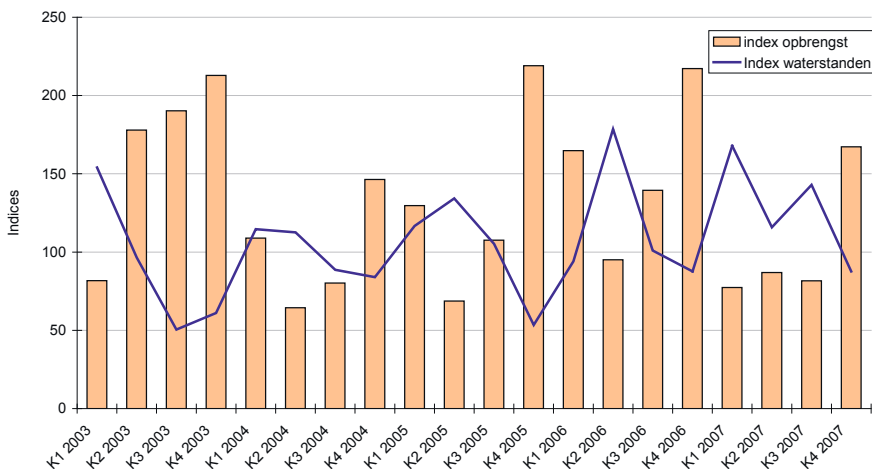
**index vrachtprijs en waterstand tankvaart (per kwartaal)**  
(Basis 100 = Gemiddelde over 2004)



Bron: CCR-Secretariaat

In de tankvaart kan men tegelijkertijd een daling van de transporthoeveelheden en een licht stijgende tendens bij de vrachtprijzen vaststellen. Dit wijst op een verslechtering van de resultaten en dan vooral in 2007. Deze conclusie geldt echter uitsluitend voor het vervoer van aardolieproducten, aangezien de chemiesector juist een positieve trend toont. Hierbij dient men in het oog te houden dat het vervoer van aardolieproducten meer dan 2/3 van de door de tankvaart vervoerde hoeveelheden vormt.

**index waterstand en opbrengst tankvaart** (per kwartaal)  
(index 100 = gemiddelde over 2004)



Bron: CCR-Secretariaat

## 2. Ontwikkeling van de bedrijfskosten

### 2.1 Scheepsprijzen

In het algemeen kan worden gesteld dat de prijs van schepen al enkele jaren een stijgende tendens toont. Dit geldt in eerste Linie voor nieuwe schepen en is gedeeltelijk te wijten aan de grote vraag naar nieuwe schepen en de hoge staalpijzen. Een neveneffect van de gestegen prijzen voor nieuwe schepen is dat ook de waarde van tweedehands schepen stijgt. De prijs per ton laadcapaciteit is tussen 2003 en 2007 dan ook meer dan 40% hoger komen te liggen.

De hogere waarde van de schepen heeft consequenties voor diverse kostenposten. Op de eerste plaats valt dat te merken bij de rentekosten, omdat voor de aanschaf van een schip hogere leningen moeten worden afgesloten.

Op de tweede plaats worden de verzekeringskosten door deze waardestijging beïnvloed, omdat ook de verzekerde waarde toeneemt.

Om de ontwikkeling van de bedrijfskosten te kunnen volgen, werd in 2004 het volgende model geïntroduceerd. Het bevat een theoretische kostenverdeling die de kosten van een schip van 2500 ton bij benadering weergeeft.

## Kostenvergelijking voor nieuwe schepen

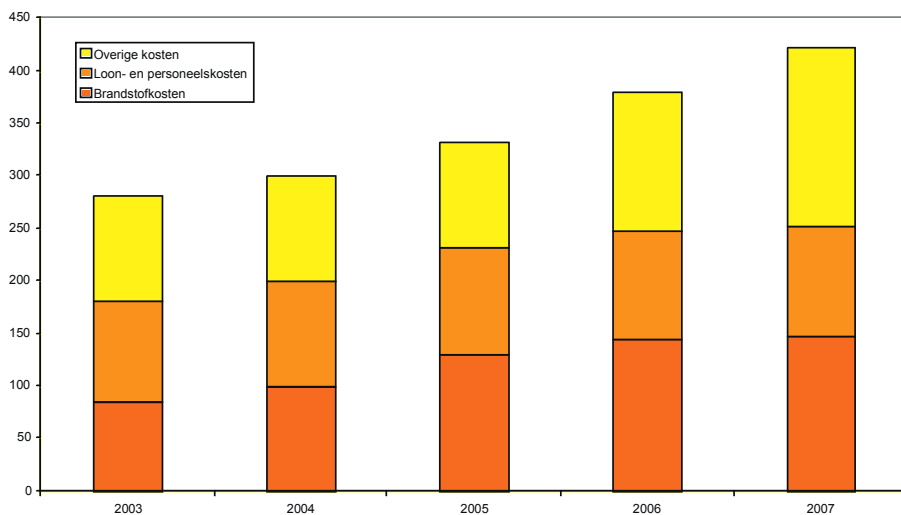
2004		<b>Motorvrachtschip</b> (particuliere exploitatie)	<b>Motortankschip</b> (Exploitatie door rederij)
<b>Brandstofkosten</b>		20 %	18 %
<b>Loon- en personeelskosten</b>		40 %	42 %
<b>Overige kosten</b>	Rente	40 %	40 %
	Verzekering		
	Onderhoud		

Bron: Secretariaat van de CCR

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

Bron: Secretariaat van de CCR

## Kostenontwikkeling in de binnenvaart



Bron: CCR-Secretariaat

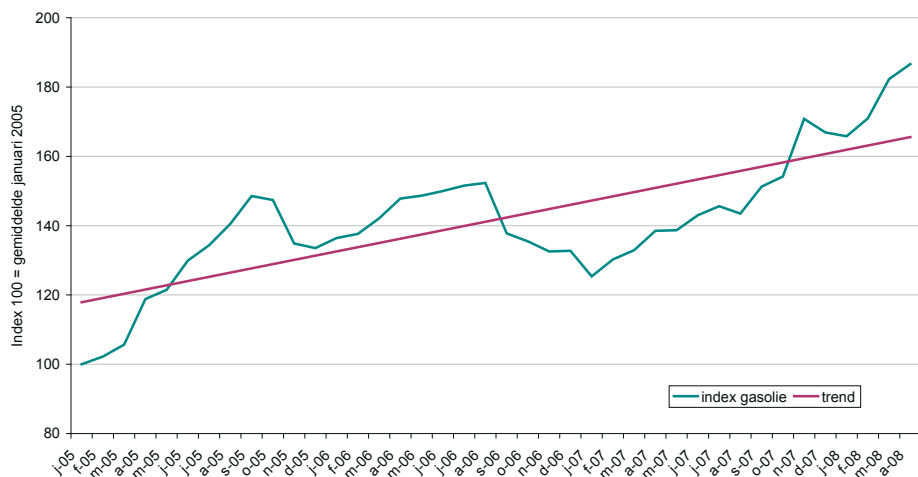
## 2.2 Brandstofkosten

De grootste stijging van de gasolieprijzen deed zich voor in 2005. Daarna waren de brandstofprijzen in 2006 redelijk stabiel, zij het op een hoog prijsniveau. In de tweede helft van het jaar 2006 kon er een tijdelijke prijsdaling van 15% worden waargenomen.

In 2007 zijn de brandstofprijzen weer continu gestegen, waarbij de stijgende tendens in de laatste maanden en vooral ook aan het begin van 2008 nog steiler werd.

Als men de ontwikkelingen op de wereldaardoliemarkt in de afgelopen drie jaar bekijkt, moet men de conclusie trekken dat er voorlopig geen duurzame en aanzienlijke prijsdaling te verwachten valt en deze post naast de overige bedrijfskosten steeds zwaarder zal gaan wegen. Vooral in binnenvaartsegmenten waar de zogenaamde „gasolieclausules” niet gebruikelijk zijn, heeft dit prijsniveau ernstige gevolgen.

## Ontwikkeling van de gasolieprijs



Bron : CBRB

## Jaargemiddelden <sup>1)</sup>

Jaar	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
prijs voor 100 l in EUR	28,50	30,07	35,88	46,67	52,12	53,16	64,64

Bron : CBRB

In de afgelopen zes jaar kan er een stijging van meer dan 80% van de gemiddelde jaarlijkse gasolieprijs worden vastgesteld.

In de eerste vier maanden van 2008 bedroeg de prijsstijging 12 %. De gemiddelde prijs voor deze vier maanden ligt 20% hoger dan het gemiddelde in 2007.

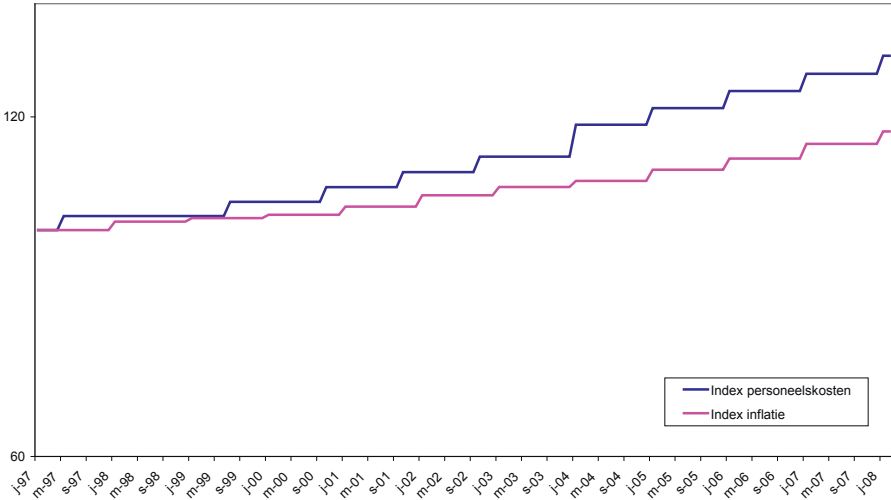
De huidige context en de laatste ontwikkelingen zullen in 2008 een verdere stijging in de post brandstof bij de scheepsexploitatie opleveren.

1) NB : Deze gegevens zijn indicatief.

## 2.3 Personeelskosten

De ontwikkeling van de personeelskosten werd in eerste linie aan de hand van een index bepaald die door het ADB (Arbeitgeberverband der Deutschen Binnenschifffahrt) werd opgesteld. De indexwaarde 100 komt overeen met de waarde op 1/1/1990.

Ontwikkeling personeelskosten en inflatie



Deze grafiek laat zien dat de loonkosten zich sinds 2004 duidelijk sneller hebben ontwikkeld dan de inflatie. Men kan vaststellen dat de loonkosten in de periode van 2006 tot begin 2008 meer dan 6% zijn toegenomen. De vraag naar arbeidskrachten, waar steeds moeilijker aan kan worden voldaan, draagt ook bij aan de toename in de loonkosten. Het is niet ondenkbaar dat deze trend zich in de komende jaren nog zal versterken.

## 2.4 Onderhoudskosten <sup>2)</sup>

Voor de berekening van deze index wordt gebruik gemaakt van de staalprijzen en het gemiddelde uurloon.

De materiaalkosten werden in deze index met 20% gewogen, de loon- en overige kosten met 80 %.

*2) De gegevens over de ontwikkeling van de onderhoudskosten werden verstrekt door de ITB in de vorm van een index. Deze index komt tot stand met behulp van enquêtes in het Belgische bedrijfsleven.*

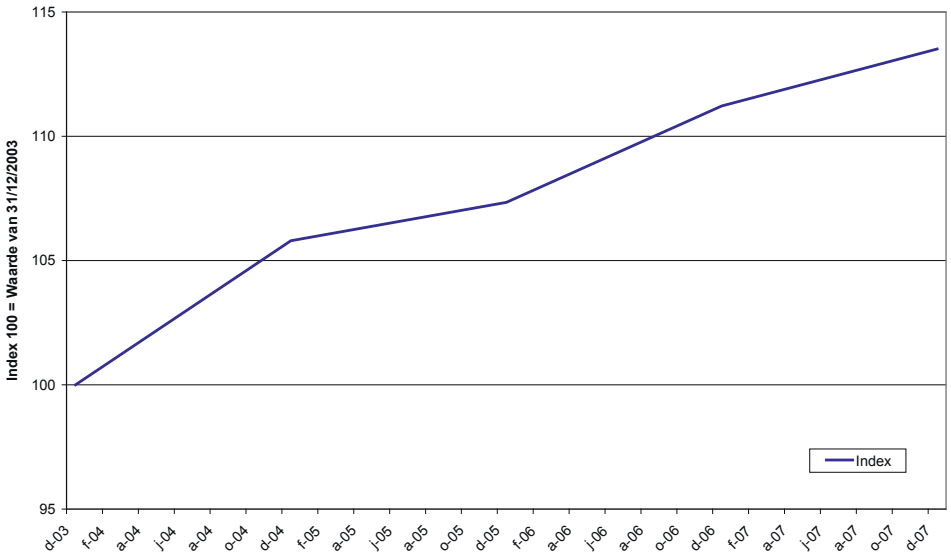


## Index onderhoudskosten

Datum	Index
31/12/2004	100,0
31/12/2005	101,5
31/12/2006	105,1
31/12/2007	107,3

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

### index onderhouds- en reparatiekosten



Bron: ITB

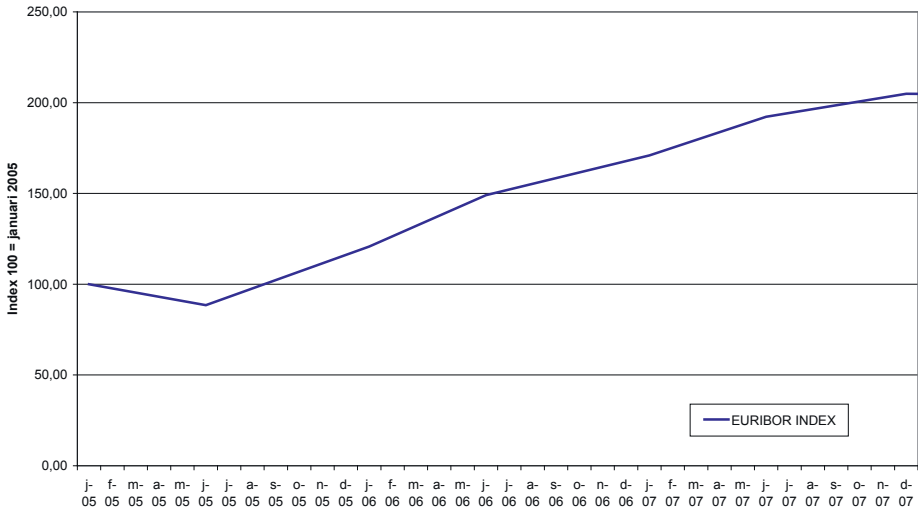
Aan de hand van deze grafiek kan een verhoging van de onderhoudskosten in de afgelopen drie jaar van rond de 12% worden vastgesteld. De sterke vraag naar onderhoud, nieuwbouw en verbouwing van schepen bij de scheepswerven zijn factoren die de onderhoudskosten opdrijven. De hoge staalprijzen spelen ook een rol bij de gestegen kosten.

Gezien deze factoren, valt te verwachten dat deze tendens zich in de komende tijd zal voortzetten.

## 2.5 Rentelasten

Om de ontwikkeling van de rentelasten te kunnen inschatten, wordt een index op basis van EURIBOR (1 jaar) gebruikt. Deze index dient als referentie voor de rentetarieven voor de meeste investeringskredieten in de binnenvaart.

EURIBOR Index/ 1 Jahr



Wat meteen opvalt, is dat de rentetarieven sinds 2005 fors zijn gestegen. Tussen januari 2005 en januari 2008 is de rentevoet verdubbeld. Deze ontwikkeling is niet geheel zonder gevolgen voor nieuwe investeringen of kredieten met variabele rentepercentages.

NB: Bij de nieuwbouw van schepen moet er ook op worden gewezen dat de prijzen van de schepen in de laatste vier jaar meer dan 40% zijn gestegen, hetgeen eveneens sterk doorwerkt in de hoogte van de kredieten en de daaraan gekoppelde rentelasten.

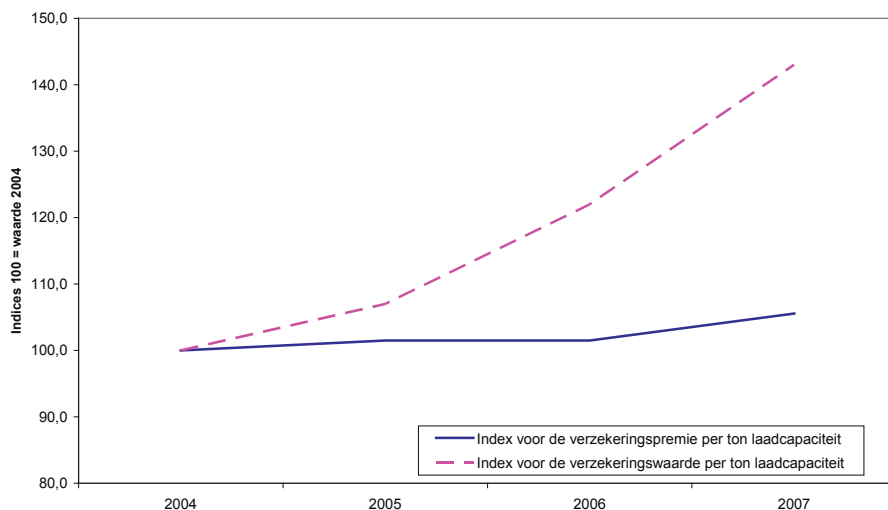
## 2.6 Verzekeringskosten

De ontwikkeling van de post "verzekering" moet aan de hand van twee aspecten worden beoordeeld:

- de ontwikkeling van de verzekeringswaarde per ton laadcapaciteit voor een bepaald scheepstype (nieuw schip).
- de ontwikkeling van de verzekeringspremie per ton laadcapaciteit.

Deze beide variabelen worden hier in de vorm van een index gepresenteerd.

## verzekeringskosten (waarde en premie)



Bron: CCR-Secretariaat

De bovenstaande grafiek toont de tendentiële ontwikkeling van de verzekeringskosten. De index in blauw weerspiegelt de ontwikkeling van de verzekeringspremies voor een bepaalde waarde. Feit is dat deze premies sinds 2004 ongeveer 5,6% zijn gestegen.

De tweede index verwijst naar de ontwikkeling van de cascoprijzen. Deze index is gebaseerd op het voorbeeld van een in China gebouwd schip met een lengte van 110 m. Bovendien kan op grond van ervaringen worden vastgesteld dat de uitrustingskosten zich in dezelfde richting hebben ontwikkeld. De hier berekende index laat zien dat de gemiddelde waarde van een nieuw schip in de afgelopen vier jaar meer dan 40% is gestegen. Deze ontwikkeling heeft ook gevolgen voor de verkoopprijzen van oudere schepen. De verzekeringswaarde stijgt theoretisch in gelijke verhouding.

De verhoging van de verzekeringspremies houdt in feite gelijke tred met de ontwikkeling van de verzekerde waarde. De conclusie is dan ook dat de verzekeringskosten in de afgelopen vier jaar voornamelijk zijn gestegen vanwege de toegenomen verzekeringswaarde.



## Hoofdstuk 3

### Passagiervaart

#### Inleiding

De passagiervaart vormt een onderdeel van de commerciële scheepvaart op binnenwateren en meren. Traditioneel gezien bestaat de passagiervaart uit dagexcursieschepen en hotelschepen. Beide segmenten hebben eigen geografische en functionele kenmerken en bevinden zich in een dynamisch proces van een expanderende markt. Een geheel nieuw marktsegment vormen coastal cruises langs de kust, die economisch gezien een zeer interessante markt bieden en zich situeren tussen de riviercruises stricto sensu en de cruises op hoge zee.

De vervoersvraag, die aan de hand van het aantal vervoerde passagiers kan worden gemeten, kan alleen maar in samenwerking met het betrokken bedrijfsleven worden beschreven en gekwantificeerd. In tegenstelling tot het goederenvervoer worden deze gegevens niet systematisch op nationaal vlak vergaard en ter beschikking gesteld.

Het transportaanbod kan worden uitgedrukt in het aantal voorhandene schepen en hun capaciteit. De onderstaande tabellen bieden hier een eerste indruk. De gegevens zijn afkomstig van de officiële scheepsregisters van de genoemde staten. De vloot is bovendien in twee hoofdsegmenten onderverdeeld: de dagexcursieboten en cruiseschepen.

<i>Dagexcursieboten Stand 2006</i>	<b>Aantal schepen</b>	<b>Plaatsen aan boord</b>
<b>Duitsland</b>	955	237402
<b>België</b>	149	6162
<b>Frankrijk (*)</b>	303	45035
<b>Luxemburg</b>	4	1250
<b>Nederland</b>	708	177000
<b>Zwitserland</b>	8	1735
<b>Totaal</b>	<b>2127</b>	<b>468584</b>

<i>Cruiseschepen Stand 2006</i>	<b>Aantal schepen</b>	<b>Plaatsen aan boord</b>
<b>Duitsland (**)</b>	58	6675
<b>België</b>	0	0
<b>Frankrijk (*)</b>	87	4640
<b>Luxemburg</b>	0	0
<b>Nederland (***)</b>	180	23400
<b>Zwitserland (**)</b>	44	4947
<b>Totaal</b>	<b>369</b>	<b>39662</b>

Bron: nationale scheepvaartautoriteiten

Opmerkingen:

- Onder de 369 eenheden van 2007 bevinden zich tevens 195 „moderne“ cruiseschepen met een capaciteit van ongeveer 25.000 bedden. Bron: Hader und Hader „The river Cruise Fleet Handbook 2007/08“
- (\*) Voor Frankrijk stammen de gegevens uit het jaar 2003, nieuwere gegevens zijn niet beschikbaar. In de categorie „cruiseschepen“ zijn ook oude kanaalspietsen meegeteld, die nu voor het toerisme worden gebruikt.
- (\*\*\*) uitgedrukt in aantal bedden
- (\*\*\*) uitgedrukt in aantal passagiers
- Voor Nederland bevat het aantal cruiseschepen ook de zogenaamde „bruine vloot“ (zeilschepen voor passagiers) en oude kanaalspietsen die nu voor het toerisme worden gebruikt.

Deze twee hoofdsegmenten kunnen op hun beurt als volgt verder worden onderverdeeld:

De **cruiseschepen**, voorzien van hutten met bedden, worden als volgt onderverdeeld:

- **hotelschepen**: varende schepen voorzien van hutten met bedden en stilliggende hotelschepen;
- **bruine vloot**: oude zeilvrachtschepen die nu voor de kust of op meren voor het toerisme worden gebruikt;
- **oude motorvrachtschepen**, die meestal op de kanalen worden ingezet, voor tochten met overnachtingsmogelijkheid;
- **coastal cruiseschepen**: cruiseschepen die langs de kusten varen.

De **excursieboten voor dagtochten** zijn uitgerust voor kortere reizen die in de regel niet langer dan één dag duren (\*), en kunnen als volgt worden onderverdeeld:

- **excursieboten voor dagtochten**: schepen die voor dagtochten zijn uitgerust en in de regel over restauratie aan boord beschikken. Deze schepen worden traditioneel ook voor feestelijke gelegenheden gebruikt. Bovendien worden zij steeds vaker ingezet voor evenementen (theater, muziek of productpresentaties) en voor specifieke vaarten buiten het seizoen (voor kerst of oud-en-nieuw). Deze trend blijkt ook uit het moderne scheepsdesign (galerijschepen, enz);
- **personenbarkassen**: kleine rondvaartboten die niet voor langere excursies zijn uitgerust;
- **snelle schepen en veerponten**: schepen die passagiers van één plaats naar een andere vervoeren en daarbij vaak in het openbare personenvervoer geïntegreerd zijn.

(\*) Er zijn all-in-aanbiedingen waarbij reizen aan boord van excursieboten met overnachtingen aan de wal gecombineerd worden.

Het segment dat zich in de afgelopen jaren het snelst heeft ontwikkeld, zijn de hotelschepen. Zij vormen een marktsegment dat nog over een zeer omvangrijk groeipotential beschikt. Dit geldt ook voor de coastal cruises en de dagexcursieboten die actief zijn in tot nu toe nauwelijks voor toerisme ontsloten gebieden.

Het segment van de excursieboten voor dagtochten dat voor de binnenvaart eerder een traditioneel segment vormt, is vrij stabiel. In de staten met de grootste vloten in dit segment is een continue omzetgroei en capaciteitstoename vast te stellen, die samenhangt met een uitbreiding van het traditionele seizoensaanbod (*bron: EBU-Scheepvaartcommissie Personenvervoer*).

Volgens schattingen van het Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt maken jaarlijks in Duitsland, het land met de grootste vloot excursieboten voor dagtochten, 15 miljoen passagiers een tochtje met een dergelijke excursieboot. De belangrijkste doelgroepen zijn gezinnen, 65-plussers en reisgezelschappen. Op de Rijn bestaat de klantenkring voor een groot deel uit niet-Europeanen.

## 1.2 Cruiseschepen

Om een goede indruk te geven van de omvang van de riviercruise-markt, kan het beste gekeken worden naar de vloot die actief is op het gehele Europese continent, omdat schepen namelijk niet per se gebonden zijn aan bepaalde rivieren (uitzonderingen daargelaten). De aanwas in aantallen schepen heeft de afgelopen decennia dan ook een continu stijgende lijn vertoond: tussen 1970 en 1990 verdubbelde het aantal schepen zich van 30 naar 60. Tussen 1990 en 2000 steeg het aantal van 60 naar 105. Maar de grootste groei lag tussen 2000 en 2004: van 105 naar 177 schepen (*bron: IG River Advice Basel*). In 2007 was de EU-vloot al gegroeid tot 195 schepen met meer dan 25.000 bedden (*bron: Hader&Hader*). De belangrijkste vlaggestaten zijn Zwitserland, Nederland, Duitsland en Frankrijk. In 2004 voeren 44 schepen onder Zwitserse vlag, 40 onder de Duitse, 36 onder de Nederlandse 36 en een kleine 30 onder de Franse (*bron: IG River Advice Basel*).

Nu het op de Rijn succesvol is gebleken deze markt te exploreren, zijn de laatste jaren ook andere geografische markten in de EU ontwikkeld. Omdat de riviercruises het vooral moeten hebben van de cultuur aan de wal en de natuur langs de route, komt een beperkt aantal rivieren in aanmerkingen. Cruises worden nu aangeboden op de grote Europese rivieren: de Elbe, de Seine-Moezel, de Donau, de Rhone, de Douro, Guadiana en Vistula.

Het seizoen loopt van maart tot oktober. November is meestal een stille maand, al worden er in het naseizoen soms schepen gecharterd als hotelschip. December wordt gekenmerkt door de zogenaamde Kerstcruises. En in principe door het hele jaar heen zijn er boekingen voor business trips. Zo is de huidige norm van de vaartijd 240 dagen per jaar. Maatgevende bezetting van de schepen is momenteel 140 passagiers, met een staf van 25 à 35.

Al sinds de oorsprong van pleziercruises wordt voor de cliëntèle gemikt op de hogere inkomensklasse met voldoende tijd en interesse voor cultuur. De typische reizigers zijn daardoor welgestelde, goed opgeleide echtparen in de leeftijd 50-plus. Bezoekers komen van over de hele wereld, al wisselt het klantenareal wel door de jaren heen. De Amerikanen zijn altijd een belangrijke groep geweest (in Frankrijk vormen zij zelfs de grootste groep). In 2006 vervoerden de Franse cruiseschepen een kleine 150.000 passagiers (*bron: Odit*). Duitsers en

Engelsen (die door budgetvluchten nog makkelijker het continent bereiken) zijn van oudsher prominent. In 2007 namen ruim 300.000 Duitsers deel aan een riviercruise, zowel binnen het eigen land als daarbuiten (*bron: Transocean Bremen*). De Australiërs vormen een opkomende groep reizigers, Japanners en Chinezen blijven als groep bescheiden, maar stabiel van omvang. Van Indiërs, die in de regel wat meer tijd uittrekken om Europa te bezoeken, wordt veel verwacht.

De riviercruise-markt genereert aanzienlijke economische toegevoegde waarde voor de sector. De omzet van de Duitse ondernemingen in 2005 was ruim 250 miljoen euro, met 2.6 miljoen overnachtingen (*bron: IG River Advice Basel*). Het Duitse bedrijf Transocean maakte in 2005 met het riviersegment 21 miljoen euro omzet, waarbij 17.000 passagiers werden vervoerd. Door de bestedingen die de passagiers in de aanloophavens doen, betekenen de riviercruises ook voor de nationale en de regionale economieën een impuls, en dan met name voor de steden. Bij het aandoen van een stad geeft de toerist gemiddeld 32 euro uit (*bron: Transocean Bremen*). Een ander voorbeeld: de zee- en riviercruisevaart hebben in 2003 tezamen ruim 51 miljoen euro voor Amsterdam en omstreken opgeleverd. Het zijn dan ook grote aantallen bezoekers: in 2004 deden 698 riviercruise schepen met 87.830 passagiers de Nederlandse hoofdstad aan (in 2007 waren het al 170.000 passagiers).

### 1.3 Ontwikkelingspotentieel

De internationale riviercruise-markt heeft zich de afgelopen decennia continue doorontwikkeld tot de florierende sector die het nu is. Nog altijd expandeert de markt, de laatste jaren met circa 5 - 7% per jaar. De markt is nog lang niet verzadigd. Het aantal mensen dat al een cruise heeft gemaakt zou ergens liggen rond de 1% van de Europeanen en 3% van de Amerikanen. Dat betekent dat er nog potentieel te over blijft, zeker ook omdat mensen vaak meermalen een cruise maken en de demografische doelgroep blijft groeien door de vergrijzing. Mede daardoor worden (nieuwe marktpopulaties, zoals jongeren, nog niet actief aangeboord.

Gelet op de geprognosticeerde groei, wordt de vloot gestaag uitgebreid. Als grove indicatie kan gelden dat er 10 nieuwe schepen per jaar op de Europese markt bijkomen, al neemt de groei sinds 2006 wel enigszins af. Nieuwe regels en staalpijzen maken het bouwen duurder. De Nederlandse werven zijn momenteel dominant in de nieuwbouw (*bron: Hader&Hader*). In principe vormen diepgang en dus de waterstanden geen groot probleem voor de cruisevaart. Wel zijn de infrastructuurdimensies een beperking voor de scheepsomvang (hoogte en breedte). Er is tegen deze achtergrond sprake van een verregaande optimalisering van de beschikbare ruimte. De economische realiteit dicteert dat het aantal bedden wordt opgevoerd tot soms al 160 om economy of scale te kunnen bereiken. Mede hierdoor zullen de kleinere schepen van de Europese wateren gaan verdwijnen, omdat zij niet meer rendabel aan te passen zijn op de eisen van deze tijd (liften, comfort, sanitair, veiligheid...) (*bron: IG River Advice Basel*).

Een nieuw en opkomend concept is de coastal cruising. Hiermee wordt de leemte gevuld die tussen de riviercruises en zee-cruises ligt. Zee-cruises zijn massaal van aard en door de zeer grote schepen kunnen ze niet overal komen. Dan wordt soms per coach weer een excursie gemaakt. Met coastal cruising wordt gevaren met veel kleinere schepen, waardoor het intiem blijft qua groepsomvang, terwijl wel rechtstreeks interessante plekken kunnen worden



aangedaan, zoals de kusten van de Middellandse Zee. Ook hier wordt gebruik gemaakt van de kracht van de cultuur aan de wal, en dus niet van onboard entertainment. Veel maatschappijen kunnen bij dit concept voortbouwen op kennis en netwerken die zij hebben opgedaan in de riviercruises.

## Conclusies en vooruitzichten

### Algemene ontwikkeling van de markt in het eerste kwartaal van 2008

De getransporteerde hoeveelheden hebben zich in het eerste kwartaal van 2008 verder positief ontwikkeld. Voor de meeste goederensoorten zijn de verwachtingen voor de komende maanden optimistisch, als men de sectorale prognoses mag geloven. Begin van het jaar hebben de waterstanden de vrachtprijzen naar boven gestuwd. Ook in de tankvaart was de markt in de eerste maanden van 2008 levendig. Later in het voorjaar is de transportvraag in de drogeladingvaart enigszins teruggelopen, aangezien vanwege de gunstige waterstanden in de eerste maanden reeds een groot gedeelte van de opgeslagen goederen van de zeehavens naar het achterland is vervoerd.

### Ontwikkeling van de capaciteiten

#### • *Situatie in de drogeladingvaart*

Ofschoon de nieuw in de vaart genomen scheepscapaciteiten over een hogere productiviteit beschikken, lijkt de ontwikkeling in de drogeladingvaart niet zorgwekkend, aangezien de vraag in de drogeladingvaart structureel gelijke tred houdt met de groei in laadvermogen. De gemiddelde vrachtprijs van de afgelopen jaren bevestigt deze indruk.

#### • *Situatie in de tankvaart*

De tankvaart bevindt zich in een herstructureringsfase. De vraag naar vervoer van de kant van de chemiesector neemt toe, terwijl die naar het vervoer van aardolieproducten (2/3 van de markt) afneemt. Algemeen gezien stagneert de vraag in de tankvaart. De invoering van dubbelwandige scheepscapaciteiten terwijl de enkelwandige schepen nauwelijks van de markt verdwijnen, zou op een gegeven moment tot een penibele situatie kunnen leiden. Een gemiddeld laag prijsniveau voor het vervoer van aardolieproducten schijnt deze prognose te bevestigen.

#### • *Capaciteitsmonitor*

Gezien het aantal nieuwe schepen dat sinds enkele jaren op de markt komt, is het belangrijk over een instrumentarium te beschikken waarmee de ontwikkeling van het evenwicht op de markt (tussen vervoersvraag en -aanbod) aan de hand van een aantal wezenlijke aspecten kan worden gevolgd. Dit instrument zal om te beginnen voor West-Europa worden opgezet, omdat met name voor het Donagebied niet alle vereiste gegevens beschikbaar zijn. Eerste resultaten voor de afgelopen vijf jaar zullen naar verwachting in de loop van 2008 beschikbaar komen.

## Exploitatie in 2007

- **Kosten**

In het algemeen zijn alle wezenlijke kostenposten in de jaren 2006 en 2007 opgelopen. De sterkste stijgingen kunnen bij de gasoliekosten en de rentelasten worden waargenomen. Maar ook de onderhoudskosten en de loonkosten zijn onder invloed van de grote vraag en het tekort aan personeel gestegen.

- **Resultaten**

De jaren 2006 en 2007 waren voor de drogeladingvaart gunstige jaren, omdat de vraag groot was en de vrachtprijzen, ondanks de gemiddeld goede waterstanden, op een relatief hoog niveau lagen.

In de tankvaart kon in 2006 een lichte stijging van de hoeveelheden worden geboekt, terwijl de vrachtprijzen zoals gebruikelijk op deze markt sterke fluctuaties toonden. In 2007 daarentegen lag de markt tot aan de herfst vrijwel stil. De vraag was zeer zwak en vanwege de toereikende waterstanden bleven de vrachtprijzen op een laag niveau steken. Pas tegen het einde van het jaar en aan het begin van 2008 toonde deze markt een zekere opleving.

# Bijlagen

## Stand nieuwbouw 2007

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

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

Scheepstype	total 2002 - 2007								
	aantal	tonnage	kW						
<b>Motorvracht-schepen</b>	209	567401	218019						
<b>Vr.duwbakken</b>	130	223094							
<b>totaal</b>	<b>339</b>	<b>790495</b>	<b>218019</b>						
<b>Motortanksch.</b>	218	595479	227022						
<b>Tankduwbakken</b>	8	6932							
<b>totaal</b>	<b>226</b>	<b>602411</b>	<b>227022</b>						
<b>duwboten</b>	4	0	2268						
<b>sleepboten</b>	5	0	12126						
<b>totaal</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>14394</b>						
<b>Hotelschepen</b>	43	1644	35792						
<b>Dagtochtsch.</b>	19	1959	13708						
<b>totaal</b>	<b>62</b>	<b>3603</b>	<b>49500</b>						

Bron: IVR

## Containervervoer op de Rijn (TEU) (van de Nederlandse grens tot Bazel)

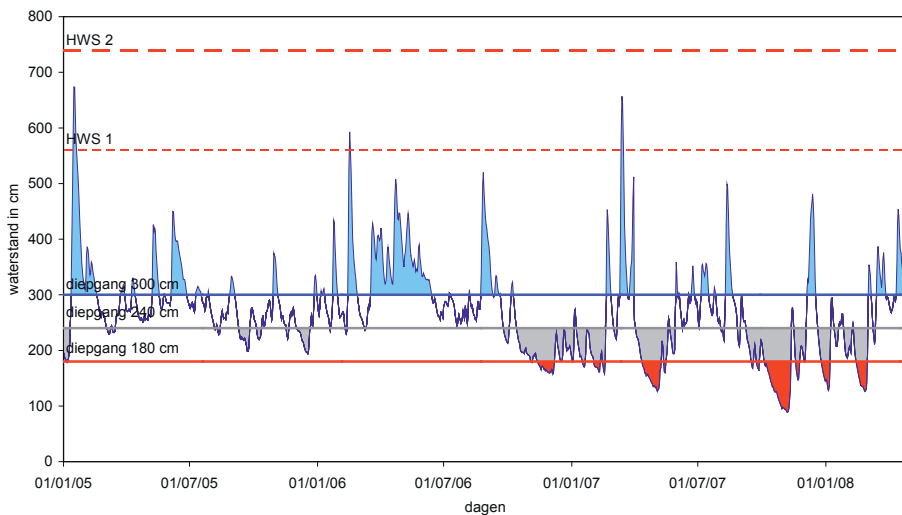
	Totaal	Rijn - stroomafwaarts			Rijn - stroomopwaarts		
		Totaal	leeg	beladen	Totaal	leeg	beladen
<b>Totaal voor de Rijn</b>							
<b>Rheinfelden Emmerich</b>							
2003	1541996	806501	119078	687423	735495	405396	330099
2004	1810669	957730	122601	835129	852939	489520	363419
2005	1960870	1025033	164259	860774	935837	536631	399206
2006	1935023	999765	109888	889877	935258	531729	403529
2007	1968958	1030018	121614	908404	938940	503465	435475
	<b>1,75%</b>	<b>3,03%</b>	<b>10,67%</b>	<b>2,08%</b>	<b>0,39%</b>	<b>-5,32%</b>	<b>7,92%</b>
<b>Bovenrijn</b>							
<b>Rheinfelden Strasbourg</b>							
2003	191520	94122	12561	81561	97398	55871	41527
2004	211926	108702	10440	98262	103224	59939	43285
2005	200346	106106	11697	94409	94240	50637	43603
2006	212934	113179	14608	98571	99755	51035	48720
2007	220721	111227	18039	93188	109494	50271	59223
	<b>3,66%</b>	<b>-1,72%</b>	<b>23,49%</b>	<b>-5,46%</b>	<b>9,76%</b>	<b>-1,50%</b>	<b>21,56%</b>
<b>Straßburg Neuburgweier</b>							
2003	238171	122526	13520	109006	115645	68974	46671
2004	291488	155710	12524	143186	135778	85372	50406
2005	272092	144547	13598	130949	127545	75277	52268
2006	263573	140608	17647	122961	122965	66927	56038
2007	279155	145555	22100	123455	133600	66360	67240
	<b>5,91%</b>	<b>3,52%</b>	<b>25,23%</b>	<b>0,40%</b>	<b>8,65%</b>	<b>-0,85%</b>	<b>19,99%</b>
<b>Neuburgweier Mannheim</b>							
2003	659638	344219	28293	315926	315419	200356	115063
2004	804327	424978	26749	398229	379349	251620	127729
2005	826591	428997	38740	390257	397594	260807	136787
2006	809905	412291	35753	376538	397614	261109	136505
2007	806707	425241	39792	385449	381466	229570	151896
	<b>-0,39%</b>	<b>3,14%</b>	<b>11,30%</b>	<b>2,37%</b>	<b>-4,06%</b>	<b>-12,08%</b>	<b>11,28%</b>

	Totaal	Rijn - stroomafwaarts			Rijn -- stroomopwaarts		
		ingesaamt	leer	beladen	ingesaamt	leer	beladen
<b>Middenrijn</b>							
<b>Mannheim Bingen</b>							
2003	861153	446949	41005	405944	414204	232784	181420
2004	1043002	551059	45002	506057	491943	289128	202815
2005	1092998	575468	85004	490464	517530	304494	213036
2006	1051485	532874	47705	485169	518611	306729	211882
2007	1037694	536546	50070	486476	501148	267976	233172
	<b>-1,31%</b>	<b>0,69%</b>	<b>4,96%</b>	<b>0,27%</b>	<b>-3,37%</b>	<b>-12,63%</b>	<b>10,05%</b>
<b>Bingen Lülsdorf</b>							
2003	929011	490904	45938	444966	438107	246487	191620
2004	1149006	612931	50789	562142	536075	316625	219450
2005	1230759	646390	91203	555187	584369	353477	230892
2006	1172605	600549	52483	548066	572056	344205	227851
2007	1167369	610671	55641	555030	556698	302490	254208
	<b>-0,45%</b>	<b>1,69%</b>	<b>6,02%</b>	<b>1,27%</b>	<b>-2,68%</b>	<b>-12,12%</b>	<b>11,57%</b>
<b>Benedenrijn</b>							
<b>Lulsdorf Orsoy</b>							
2003	1414998	738026	96592	641434	676972	365096	311876
2004	1686072	888651	100939	787712	797421	450111	347310
2005	1847298	969068	145651	823417	878230	498795	379435
2006	1806059	933077	85656	847421	872982	492189	380793
2007	1817409	952054	92764	859290	865355	458543	406812
	<b>0,63%</b>	<b>2,03%</b>	<b>8,30%</b>	<b>1,40%</b>	<b>-0,87%</b>	<b>-6,84%</b>	<b>6,83%</b>
<b>Orsoy Emmerich</b>							
2003	1485675	772369	103117	669252	713306	384474	328832
2004	1745474	912949	105183	807766	832525	470112	362413
2005	1885195	972788	127207	845581	912407	517699	394708
2006	1876188	968057	94828	873229	908131	507914	400217
2007	1917945	999996	107323	892673	917949	485217	432732
	<b>2,23%</b>	<b>3,30%</b>	<b>13,18%</b>	<b>2,23%</b>	<b>1,08%</b>	<b>-4,47%</b>	<b>8,12%</b>

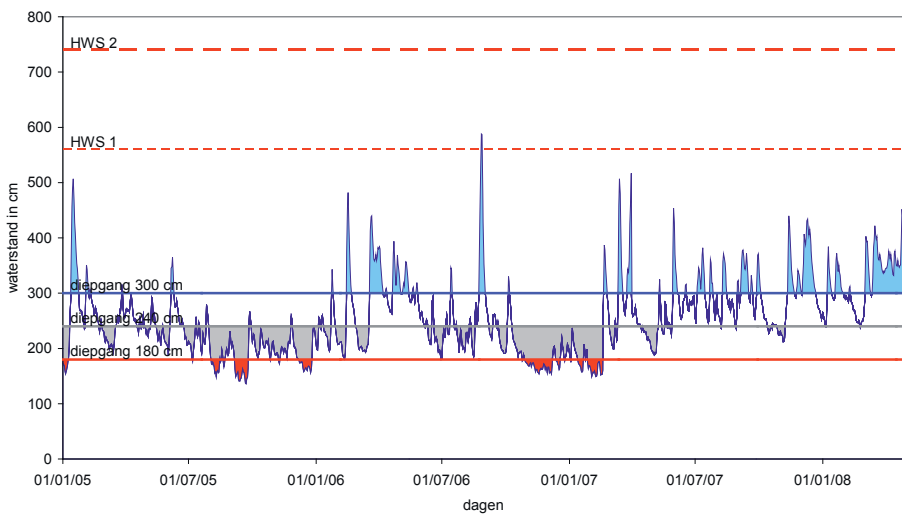
Bron : St BA, Wiesbaden

## Waterstanden

ontwikkeling van de waterstand bij Kaub



ontwikkeling van de waterstand bij Hofkirchen



Bron: Bundesanstalt für Gewässerkunde



## Glossarium

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

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

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

**Dalvaart:** vaart stroomafwaarts.

**Diepgang:** inzinking van het schip; de diepgang hangt dus af van de mate van belading van het schip.

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

**Laadruimte:** vervoerscapaciteit van een motorvrachtschip uitgedrukt in ton.

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

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

**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 waarnemingspunt en de zeemonding of uitmonding in een andere rivier.

**Stroomopwaarts:** deel van de waterweg tussen waarnemingspunt en bron van de rivier.

**Tanklaadruimte:** is van toepassing bij het vervoer van tankladingen.

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

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

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

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

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

# Gegevensbronnen

## Internationale organisaties

EUROSTAT  
CEMT  
DONAUCOMMISSIE  
MOEZELCOMMISSIE

## Nationale overheidsinstanties

Statistisches Bundesamt (Duitsland)  
WSD Süd-West (Duitsland)  
WSD-OST(Duitsland)  
Bundesanstalt für Gewässerkunde (Duitsland)  
Bundesamt für Güterverkehr (Duitsland)  
CBS (Nederland)  
Voies Navigables de France (Frankrijk)  
Statistic Austria (Oostenrijk)  
Via Donau (Oostenrijk)  
Institut National Statistique (België)  
Service public fédéral Mobilité et Transports (België)

## Instituten en consultants

Arbeitsgeberverband der Deutschen Binnenschiffahrt (ADB) e.V .  
Institut pour le Transport par Batellerie (België)  
NEA Consulting  
P J K International b.v.  
IG River Advice Basel  
Planco  
Hader & Hader

## Binnenvaartorganisaties

IVR  
CBRB (Nederland)  
EBU  
ESO  
VBW

## Verenigingen

Mineralölfwirtschaftsverband (MWV)  
BDI  
CEFIC  
Fédération Française de l'Acier  
Fertilizer Industrie Association  
Hauptverband der deutschen Bauindustrie  
International Iron and Steel Institute  
Verein der deutschen Kohleimporteure  
Stahl Online

## Havens

Antwerpen  
Rotterdam  
Amsterdam  
Hamburg  
Bremen  
Zeebrugge  
Le Havre  
Wilhelmshafen

## Tot stand gekomen in samenwerking met:

### **Deskundigen**

E. SPITZER (EBU)  
M. KAMPHAUS (EBU)  
J. VELDMAN (OEB)  
M. GIERKE (BAG)

### **Europese Commissie**

R. DIETER (Administrator)

### **Lay-out**

Bifactory  
Willem Buytewechstraat 40  
NL- 3024 BN Rotterdam

### **Secretariaat CCR**

H. VAN DER WERF (Projectleider)  
J-P. WEBER (Administrator)  
Mevr. Martine GEROLT (Secretariaat)  
B. LAUGEL (Drukkerij)

Contactadres: [jp.weber@ccr-zkr.org](mailto:jp.weber@ccr-zkr.org)

## **Impressum: juni 2008**

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



