EUROPESE BINNENVAART

Marktobservatie

2009
2

Marktobservatie 10

Conjunctuuranalyse herfst 2009

Aansprakelijkheidsbeperking

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

Januari 2010

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord

Deel 1: De transportvraag in de herfst van 2009 en prognoses voor 2010

I. Situatie en prognoses met betrekking tot de wereldeconomie

II. Transportaanbod: ontwikkeling en vooruitzichten

1. Landbouwproducten
2. IJzer- en staalnijverheid
3. Vaste minerale brandstoffen
4. Bouwmaterialen
5. Containers
6. Energiesector: aardolieproducten
7. Chemische producten en meststoffen

III. Vraag en aanbod in de passagiersvaart

Conclusie

Deel 2: Verhouding tussen transportaanbod en -vraag

I. Ontwikkeling van het vlootbestand: nieuw gebouwde schepen/ marktverlaters

1. Drogeladingvaart
2. Tankvaart
3. Passagiersvaart

II. Benutting van de capaciteit

1. Principes voor de beoordeling van de benutting van de transportcapaciteit
2. Capaciteitsbenutting in de drogeladingvaart
3. Capaciteitsbenutting in de tankvaart

Deel 3: Situatie van de binnenvaartondernemingen

Inleiding

I. Ontwikkeling van de bedrijfsactiviteiten

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

II. Kostenontwikkeling

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

Conclusie

Samenvatting en vooruitzichten

Bijlagen:

Nieuwe schepen

Glossarium

Bronvermelding

Voorwoord

Deze editie 2009-2 van de marktobservatie verschijnt op een moment dat de sector van de binnenvaart zich rekenschap kan geven van de effecten van de economische crisis. De zeer scherpe terugval van de vraag als gevolg van het inzakken van de industriële productie in Europa vanaf de herfst 2008 heeft tot een even scherpe terugval in de inkomsten van de ondernemingen geleid. De financiële situatie van vele bedrijven is, mede in de context van de grootschalige investeringen die de jaren ervoor zijn gedaan, ernstig aangetast. Vele ondernemingen kampen bijgevolg met ernstige financiële problemen of zijn zelfs met de vraag van het overleven geconfronteerd.

Ofschoon er tekenen van herstel zijn, zoals het geval is bij een belangrijke motor van de economie, te weten de staalindustrie, maar ook bij de chemische industrie, kan nog niet geconcludeerd worden dat de crisis in bedwang is. Hoogstens kan worden gesteld dat het dal is gepasseerd. Toch blijft waakzaamheid geboden, want er bestaan nog potentiële dreigingen, zoals de deplorabele financiële situatie in verschillende EU-landen.

In die context heeft de binnenvaart zelf het overleg geopend over mogelijke begeleidende maatregelen ter overbrugging van de crisis. Dat overleg lijkt nog geen uitzicht te bieden op concrete maatregelen die aan de daaraan te stellen voorwaarden zullen voldoen. Met name ten aanzien van de effectiviteit van maatregelen zijn twijfels gerezen en lijkt het verder nog te schorten aan de bereidheid in alle landen eraan mee te werken. Hoe dan ook zijn effectiviteit en draagvlak bestaansvoorwaarden voor welke stappen op dit vlak dan ook.

Deze marktobservatie beoogt de economische situatie in de binnenvaart, onderbouwd met de beschikbare cijfers, te beschrijven, zodat ieder de eigen waarnemingen eraan kan toetsen en het zelf gevormde beeld ermee kan aanvullen. Het moge vanzelfsprekend zijn dat deze publicatie daarbij niet op alle vragen antwoord kan geven en in het bijzonder geen voorschot kan nemen op het verloop van de crisis. Desondanks hopen de opstellers ervan de besluitvormers in de binnenvaart, aan welke zijde zich deze ook mogen bevinden, een bijdrage te kunnen geven in hun moeilijke taak bij het zoeken van licht in de tunnel.

De binnenvaartmarkt in de tweede helft van 2009

Deel 1

DE TRANSPORTVRAAG IN DE HERFST VAN 2009 EN PROGNOSES VOOR 2010

I. SITUATIE EN PROGNOSES MET BETREKKING TOT DE WERELDECONOMIE

Na de eerste opwaartse tendensen in het tweede kwartaal in Frankrijk en Duitsland heeft zich het conjuncturele herstel in de tweede helft van het jaar in Europa voortgezet. Het bruto binnenlands product steeg in Duitsland bijvoorbeeld in de periode van juli tot september met 0,7 % in vergelijking met het kwartaal ervoor, na een stijging van 0,4 % in de periode van april tot juni.[1] Ook in Frankrijk hield de positieve ontwikkeling aan met een stijging ter hoogte van 0,3 %.

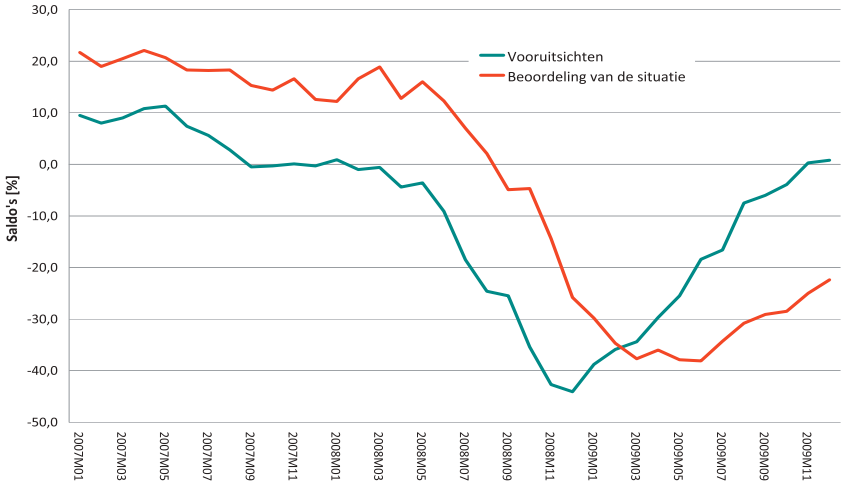
In sommige landen kwam in het derde kwartaal een einde aan het krimpproces. Dit was het geval in Nederland (+0,4 %), België (+0,5 %), Italië (+0,6 %), de Tsjechische Republiek (+0,8 %) en Oostenrijk (+0,9 %). De ontwikkeling bleef echter negatief in enkele Oost- en Zuid-Europese landen (Hongarije, Estland, Roemenië, Spanje, Griekenland en Cyprus), alsmede in het Verenigd Koninkrijk (-0,4 %).

De Duitse indicator “ifo Geschäftsklima”, die voor de vooruitzichten in Duitsland belangrijk is en gebaseerd is op een enquête onder verschillende ondernemingen

1 *Alle gegevens zijn gebaseerd op seizoensgecorrigeerde gegevens.*

uit de industrie, bouw, groothandel en detailhandel[2], laat zien dat de meerderheid van de ondervraagde ondernemingen hun situatie tegen het einde van 2009 nog als “slecht” inschatte. Bij de verwachtingen voor de toekomst was het beeld echter al wat gelijkmatiger: het aantal ondernemingen dat de situatie in de komende zes maanden duister inziet is net zo groot als het aantal ondernemingen dat een verbetering verwacht.

Afbeelding 1: Ontwikkeling van de beoordeling van de situatie en de economische verwachtingen in Duitsland*



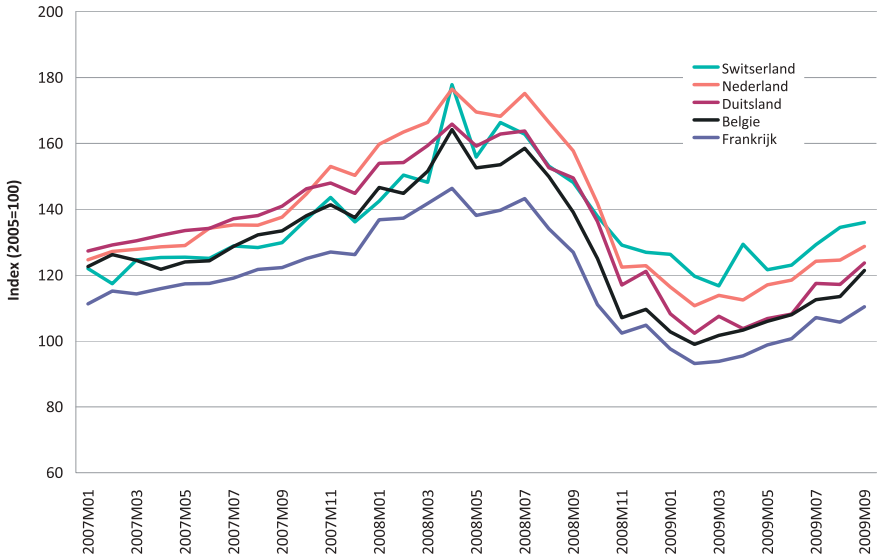
**volgens de indicator Ifo-Geschäftsklima; Bron: ifo Institut für Wirtschaftsforschung*

---

2 *De 7.000 maandelijks ondervraagde ondernemingen worden verzocht de actuele situatie van hun bedrijf te beoordelen en hun verwachtingen voor de komende zes maanden te geven. Zij kunnen hun situatie met “goed”, “tevredenstellend” of “slecht” beschrijven en hun economische verwachtingen voor de komende zes maanden als “beter”, “onveranderd” of “slechter”. De huidige stand van zaken wordt weergegeven door het procentuele verschil tussen de kwalificaties “goed” en “slecht”; de verwachtingen worden weergegeven door het procentuele verschil tussen de antwoorden “beter” of “slechter”.*

De ontwikkeling van de export, die voor de transportvraag in het container- en chemiesegment zeer belangrijk is, heeft zich in de verschillende CCR-staten sinds de opleving tegen het einde van het jaar 2008 zeer verschillend ontwikkeld. Zoals uit de volgende afbeelding blijkt, heeft Zwitserland van de vijf hier onderzochte landen de crisis het beste overwonnen. De export lag namelijk in september 2009 al weer op het niveau van september 2007. Op de tweede, derde en volgende plaatsen volgen Nederland, Duitsland, België en Frankrijk.

Afbeelding 2: Ontwikkeling van de export in vergelijking met het jaar 2005*



*Bron: OESO; Berekeningen van het CCR-secretariaat, op basis van seizoensgecorrigeerde waarden; * per land in vergelijking met het niveau van dit land in 2005.*

De ontwikkeling in Azië biedt hoop voor de verdere opleving van de wereldhandel. De groei van de Chinese industriële productie was in november 2009 al weer net zo groot als voor het begin van de wereldwijde financiële crisis. De sinds maart 2009 aanhoudende verzwakking van de dollar ten opzichte van de euro vormt echter een zeker risico voor het verdere herstel. Een steeds sterker wordende euro zou

de Europese exportactiviteiten in een fase waarin alle hoop berust op een herepleving van de wereldhandel, op zijn minst sterk kunnen remmen.

II. TRANSPORTAANBOD: ONTWIKKELING EN VOORUITZICHTEN

1. Landbouwproducten

Voor het segment van de landbouwproducten viel vanaf mei op de Duitse waterwegen een aanzienlijke toename van de transportvraag vast te stellen. De transporten van agrarische producten lagen in de maanden juni, juli en augustus telkens ruim 30 % boven die van het jaar ervoor. Dit is te danken aan de zeer goede oogst in 2009.

In de zeehavens heeft zich daarentegen een duidelijke daling bij de overslag voorgedaan. De haven van Rotterdam heeft tot september 18 % minder graan, zaaigoed en voedermiddelen dan in het jaar ervoor overgeslagen. Ook in Antwerpen daalde de overslag van levensmiddelen en veevoeder tot en met september drastisch. Hiervoor is eveneens de zeer goede oogst verantwoordelijk. In de zeehavens zijn de landbouwproducten vooral aan de invoerzijde terug te vinden. Een bovengemiddelde oogst betekent dan ook dat er minder ingevoerd hoeft te worden.

2. IJzer- en staalnijverheid

A) Ertsen en metaalschroot

Op grond van de econometrische berekeningen, die in de marktpublicatie 2008-1 werden geïntroduceerd, blijkt dat het vervoer van ertsen in nauw verband staat met de staalproductie.[3] Deze laatstgenoemde heeft zich in het derde kwartaal 2009 in vergelijking met het dieptepunt in april van het jaar weer hersteld. In Duitsland is de

3 *De toename in het vervoer van ertsen en metaalschroot tussen april en augustus bedroeg 61 %, terwijl de Duitse staalproductie in dezelfde periode met 57 % steeg. De Franse staalproductie stagneerde. Daarmee werd de in de marktpublicatie 2008-1 berekende relatie tussen staalproductie en ertstransporten in feite bevestigd.*

productie tussen april en september 2009 continu van bijna 1,9 mln. ton tot bijna 3,2 mln. ton gestegen (zie grafiek). Dit komt overeen met een groei van rond de 70%.

Het vervoer van ertsen en metaalschroot nam in het kielzog van de grotere staalproductie vanaf het dieptepunt in april continu toe. In juli bedroeg het plus in vergelijking met de voorgaande maand 16 %, in augustus rond de 10 %.

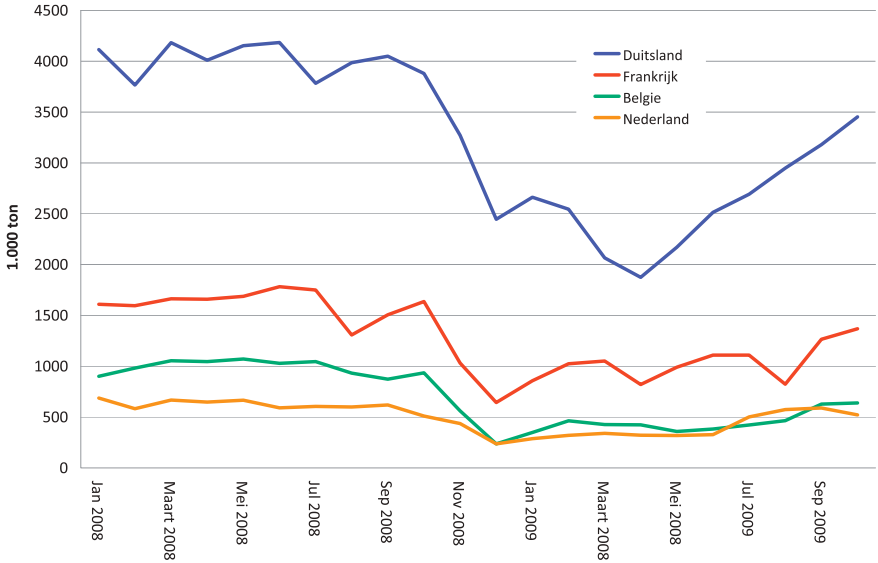
De export van erts uit Brazilië (het belangrijkste land van oorsprong voor ijzerertsen) naar Europa leeft weer op. In de zeehaven Gent is de overslag van ertsen en metaalschroot in augustus en september ten opzichte van de maanden in de eerste helft van 2009 bijna verdubbeld. Van doorslaggevend belang hiervoor is het opnieuw opstarten van de hoogoven van ArcelorMittal in Gent.

Het ArcelorMittal-concern had op het dieptepunt van de crisis nog maar 9 van de 25 Europese hoogovens in bedrijf. In Europa zijn de meeste fabrieken die vanwege de crisis werden stilgelegd, inmiddels weer opgestart. Ook in de nog resterende fabrieken is definitieve sluiting volgens de onderneming niet nodig. ArcelorMittal heeft in het kader van de crisis alleen in de USA twee fabrieken definitief gesloten.

Bij het herstel van de staalindustrie moet vanaf de herfst van 2009 met een verlangzaming worden gerekend. 2009 werd gekenmerkt door het feit dat de producenten hun ertsvoorraden en de handelaren hun voorraden staalproducten hebben aangevuld. Waar het echter vooral om draait, is de ontwikkeling van de eindvraag naar staalproducten van de kant van de bouw- en automobielsector in 2010.

Zelfs wanneer men uitgaat van de veronderstelling dat het herstel langzamer zal zijn, bestaat de mogelijkheid dat de Duitse staalindustrie het vroegere productievolume van maandelijks rond de 4 mln. ton weer in 2010 zal bereiken. Dit zou tot gevolg hebben dat ook de transporten van ertsen en metaalschroot op de Duitse waterwegen weer op het vroegere, gemiddelde transportvolume van rond de 3 mln. ton per maand komen te liggen.

Afbeelding 3: Staalproductie in verschillende landen



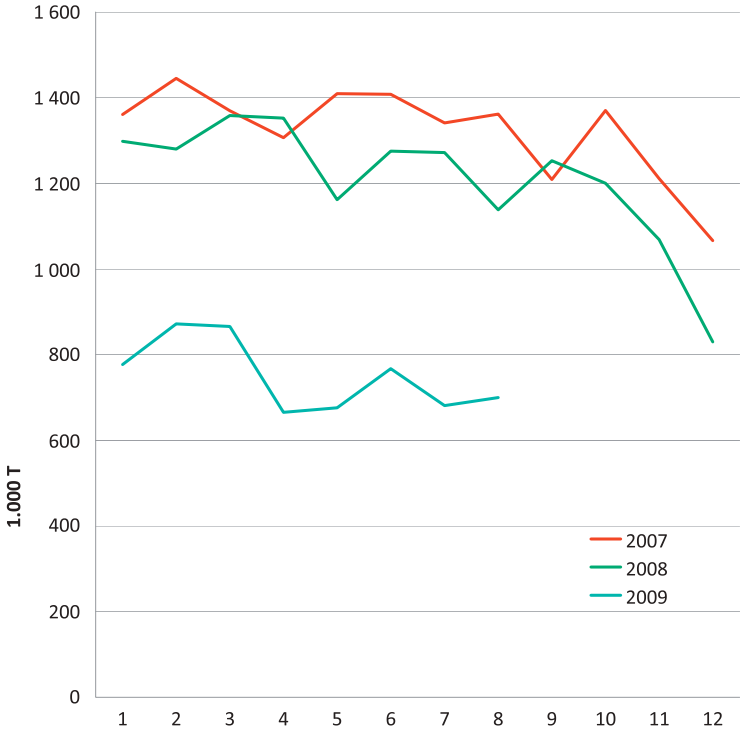
Bron: Eurofer

B) IJzer- en staalproducten

Terwijl het vervoer van ertsen weer op gang komt, geldt dat niet voor de staalproducten. Dit segment heeft als het om transportvolume gaat, van alle transportgoederen de grootste verliezen moeten incasseren. Tot en met september 2009 was er nog geen enkel teken van herstel zichtbaar (zie afbeelding).

Voor de vraag van verbruikers naar staal zijn vooral de bouwsector en automobielbranche van belang. Gezien de voor 2010 voorspelde reële groei in de bouwsector (zie deel 2.4) zou de vraag naar bouwstaal in 2010 moeten aantrekken. Ook de wereldwijde afzet van auto's toont in de herfst van 2009 tekenen van herstel.

Afbeelding 4: Vervoer van ijzer, staal en non-ferrometalen over Duitse waterwegen



Bron: destatis; 1 tot 12 = maanden

3. Vaste minerale brandstoffen

In augustus 2009 lagen de transporten van vaste brandstoffen nog circa 17 % onder de cijfers van dezelfde maand het jaar ervoor, in juli was het 25 %. In de periode van januari tot eind augustus bedroeg de daling 20 % en was daardoor dus een stuk gematigder dan bij de ertsen. De reden hiervoor is het koude weer in februari en maart. De invoer van stoomkolen voor de productie van stroom lag in de maanden februari en maart boven het jarenlange gemiddelde. In de overige maanden was er sprake van een daling.

De overslag van cokeskolen voor de staalindustrie trekt sinds de herfst van 2009 in de zeehavens weer aan, net als de overslag van ertsen die ook weer toeneemt. De binnenvaart op de Duitse waterwegen was in augustus met een volume van 2 mln. ton echter nog ver verwijderd van het jarenlange gemiddelde van het maandelijkse transportvolume ter hoogte van ongeveer 3 mln. ton. Als de staalindustrie zich echter als gepland herstelt, zouden deze transportvolumina in de lente van 2010 weer bereikt kunnen worden. Eén en ander hangt echter ook af van het weer, waar moeilijk voorspellingen voor kunnen worden gedaan.

4. Bouwmaterialen

In augustus daalde het vervoer van stenen en aarde op de Duitse waterwegen met 14 % in vergelijking met her jaar ervoor. In juli bedroeg lag dit bij 13 %. In de EU-27 had de productieontwikkeling in de bouw, die al sinds het begin van 2008 door een daling gekenmerkt was, ook tegen het einde van 2009 nog niet het dieptepunt bereikt.

De situatie is echter van land tot land verschillend. In Duitsland is het denkbaar dat de bouwsector – dankzij het tweede conjunctuurprogramma van de Duitse regering – in 2009 over de gehele jaar gezien nog uitkomt op hetzelfde resultaat als het voorafgaande jaar. Men gaat ervan uit dat dit steunprogramma voornamelijk in 2010 merkbaar zal worden. Daarom wordt voor het jaar 2010 een prijsgecorrigeerde groei van de Duitse bouw met 2 % voorspeld.[4]

Ongeveer een derde van de overheidsgelden voor dit programma zal voor infrastructuur worden uitgegeven. De regering zal ook investeren (rond de 2 mld. euro) in de uitbreiding en vernieuwing van rijkswegen (wegen, spoor- en waterwegen). Te verwachten valt dat de vraag naar vervoer van bouwmaterialen in 2010 van dit maatregelenpakket zal kunnen profiteren.

5. Containers

Het vervoer van containers heeft sinds de eerste helft van 2009 een duidelijk herstel getoond. In juli werd al weer bijna het resultaat van het voorafgaande jaar gehaald en in september lag het cijfer voor de Duitse waterwegen zelfs al boven het niveau van het jaar ervoor.

---

4 *Zie Gornig, M.; Weber, S. (2009), Bauwirtschaft: Konjunkturprogramme zeigen Wirkung. in: DIW-Wochenbericht Nr. 47/2009 (18.11.2009)*

In de laatste jaren kon worden vastgesteld dat de wereldhandel, en dan met name de maritieme wereldhandel en het containervervoer, in goede conjunctuurfasen hogere groeipercentages toonde dan de economie in haar geheel. Zo bedroeg de gemiddelde groei van de containeroverslag wereldwijd in de periode van 1985 tot 2007 rond de 10 % per jaar.[5] De keerzijde van de medaille is een sterke daling van de maritieme wereldhandel in tijden van recessie.

Op dit moment zijn verschillende scenario's voor het mondiale containervervoer na het einde van de economische crisis denkbaar. Aan de ene kant zou de ontwikkeling na een overgangsfase van één of twee jaar weer de vroegere stijgende lijn kunnen gaan tonen. In dit geval zouden na één of twee jaar weer het niveau en de groeicijfers van de vroegere trend kunnen worden bereikt.

Aan de andere kant is het ook denkbaar dat de groei op langere termijn op een lager niveau blijft steken en/of de trend een lager groeipercentage laat zien. Het laatstgenoemde scenario wordt momenteel als relatief waarschijnlijk geacht. Het Duitse Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik gaat ervan uit dat in de jaren 2011 tot 2020 de wereldwijde containeroverslag jaarlijks ‚slechts' 6 à 7 % zal toenemen, terwijl dit cijfer van 1985 tot 2007 rond de 10 % lag.[6]

Als oorzaken voor dergelijke lagere groeicijfers noemt men hoofdzakelijk de verzadigingstendensen bij de containerisering van stukgoed, dus ontwikkelingen die ook zonder de economische crisis hun intrede zouden hebben gedaan. De economische

5 *Bron: ISL Bremen*

6 *Zie: ‚Le liner renouera avec la croissance a partir de 2011' ; in Le Loyd, 8.6.2009*

crisis zou hierdoor dus alleen geleid hebben tot een niveauverschuiving in de trend, zonder gevolgen voor de groeipercentages van het containervervoer.[7]
De groei van de containerbinnenvaart zou daardoor weliswaar enigszins worden geremd, maar de structurele voorwaarden voor de ontwikkeling in de toekomst zouden hierdoor niet worden aangetast.

De bron voor de groeiende maritieme wereldhandel, de wereldwijd toenemende arbeidsverdeling, zou dan ook gezien de ontwikkelingsdynamiek in de drempellanden niet droogvallen. Ook de wegen van de internationale goederenstromen zullen niet structureel door de economische crisis veranderen. Volgens gegevens van het Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe wordt rond de 95 % van de intercontinentale handel over zee getransporteerd.[8] Daar zal ook de containerbinnenvaart van profiteren, te meer omdat er steeds meer nieuwe overslagterminals en containerlijndiensten worden gerealiseerd.

In september 2009 werd bijvoorbeeld door de Nederlandse onderneming Rhinecontainer een nieuwe lijndienst tussen de Noordzeehavens en een binnenhaven in het achterland opgenomen. De onderneming heeft bovendien sinds kort ook Bonn in zijn vaste trajecten opgenomen.

6. Aardolieproducten

Van belang voor de transportvraag naar aardolieproducten is, afgezien van de langjarige trend, de seizoensfluctuaties, de waterstanden en de wintertemperaturen, vooral de aardolieprijs.[9] Uit berekeningen voor de periode van 2000 tot 2008 blijkt

---

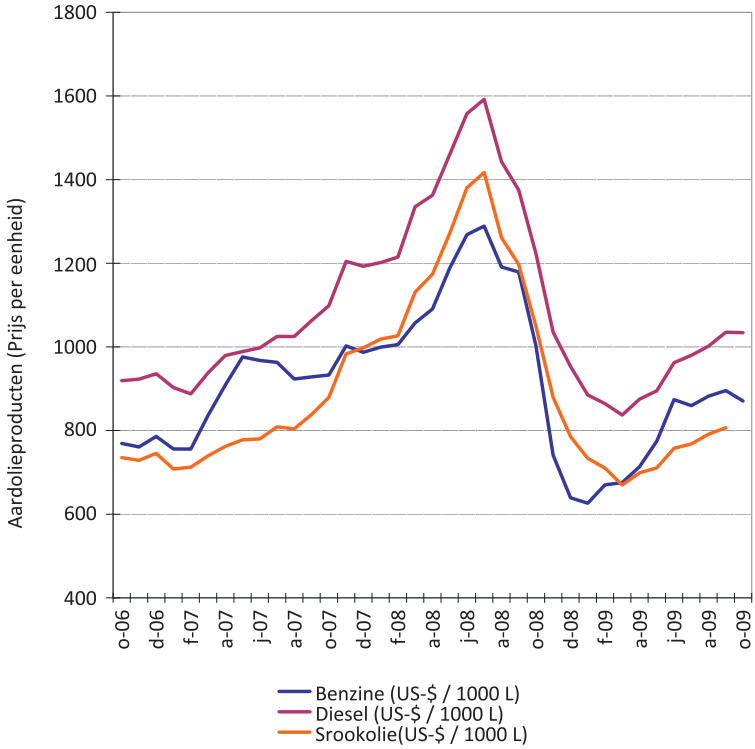
7 *Bron: Informatie van het ISL van 30.11.2009. Dit scenario van de niveauverschuiving in de trend bij een gelijkblijvend groeipercentage werd ook in een presentatie van de heer van den Bossche (ECORYS) in het kader van een EU-bijeenkomst ‚Impact of economic crisis on inland waterway transport sector', die op 16 november 2009 in Brussel plaatsvond, naar voren gebracht. In deze presentatie ging het daarentegen niet specifiek om het containervervoer, maar om het wereldwijde BBP. Voor het BBP gelden echter in principe dezelfde overwegingen.*

8 *ZDS (2009), persmededeling „Deutscher Seegüterumschlag wird 2010 wieder wachsen" van 18 november 2009.*

9 *Zie daartoe eveneens de marktpublicatie van de CCR 2009-1, blz. 64.*

dat een stijgende olieprijs in deze jaren tendentieel een dalende vraag naar vervoer tot gevolg heeft gehad.
De prijzen voor ruwe olie zijn tussen januari en november 2009 vrijwel verdubbeld. Deze stijging is naast het conjuncturele herstel ook te herleiden tot de sinds maart 2009 ingetreden verzwakking van de dollar. Als gevolg van de weer stijgende olieprijs, zijn ook de prijzen voor minerale producten zoals diesel, gasolie en benzine weer geklommen (zie onderstaande grafiek).

Afbeelding 5: Consumentenprijzen van aardolieproducten*



Bron: OESO / International Energy Agency (IEA)

** Gewogen gemiddelde prijzen incl. belastingen uitgaande van de actuele wisselkoersen voor Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje, Groot-Brittannië, Japan, Canada en de USA*

Spiegelsymmetrisch met de weer stijgende prijzen is de transportvraag in de tweede helft van het jaar duidelijk afgekoeld. Terwijl er nog in de tweede kwartaal een plus van 3,5 % was, begon in juli een daling ter hoogte van ongeveer 10 % en in september van rond de 19 %.

In 2010 zal de transportvraag in vergelijking met het gehele jaar 2009 naar alle waarschijnlijkheid lager uitvallen. Op de eerste plaats hangt dit samen met het feit dat de olieprijs als gevolg van de conjuncturele opleving zal stijgen. Met name in de nieuw geindustrialiseerde landen (China, India, Rusland, Brazilië, enz.) gaat economische groei nog steeds gepaard met een sterke verhoging van het energieverbruik, wat door de hoge energie-intensiteit van deze volkshuishoudingen veroorzaakt wordt. Analisten gaan ervan uit dat de vraag naar aardolie in 2010 wezenlijk sterker zal toenemen dan het aanbod, met alle gevolgen van dien voor de prijs. De transportvraag wordt bovendien verder geremd door structurele ontwikkelingen, zoals het op langere termijn dalende verbruik van stookolie en benzine per hoofd van de bevolking.

7. Chemische producten en meststoffen

De chemische industrie schijnt in de eerste helft van 2009 het dieptepunt te hebben bereikt. De brancheomzet in Duitsland steeg in het derde kwartaal na seizoencorrecties met 5,5 % in vergelijking met het kwartaal ervoor. De omzet ligt daarmee nog steeds 15 % onder die van het jaar ervoor, maar het herstel is duidelijk op gang gekomen.

Alle industriële branches hebben in de periode van juli tot september hun productie verhoogd. In het bijzonder de grondstoffenchemie, die een breed scala aan industriële producten levert, is een heel stuk uit het dal geklommen.

De transporten in de binnenvaart herstelden zich in gelijke tred. Op de Duitse waterwegen ging het na het dieptepunt in het eerste kwartaal langzaam maar zeker weer bergopwaarts. In augustus bedroeg het verschil met het jaar ervoor nog maar 10 %, terwijl dit in juli nog 14 % was, bijna 16 % in juni en nog -21 % in mei.

Meststoffen tellen tot de marktsegmenten die wat de transportvraag betreft in de laatste kwartalen zeer zware klappen te verduren kregen. De oorzaak hiervoor moet

echter minder in de algemene economische crisis dan in de, eerder structurele, kenmerken van de branche worden gezocht. Enerzijds hadden de landbouwers vanaf het midden van 2008 te kampen met lage landbouwprijzen, waardoor zij gedwongen waren bij de inkoop van meststoffen zoveel mogelijk te sparen, terwijl anderzijds in de landbouw al naar gelang de bodemkwaliteit een aantal jaren kan worden afgezien van het gebruik van bepaalde soorten kalimest.

Aan de aanbodzijde worden de fabrikanten van meststoffen geconfronteerd met problematische, interne marktverhoudingen, zoals een lichte tendens in de richting van een oligopolie. De speelruimte van de aanbieders om hun prijzen te verlagen, is hierdoor beperkt. De afnemers, de landbouwers, wachten op dalende prijzen en stellen hun bestellingen uit. Het resultaat is dat bij de meeste producenten van meststoffen in de tweede helft van 2009 de omzet en winsten kelderden.

Dit ging niet ongemerkt aan de transportvraag voorbij, die in juli op de Duitse waterwegen met 16 ½ % en in september met bijna 18 % daalde in vergelijking met het jaar ervoor.

Bij stijgende landbouwprijzen kan er wel rekening worden gehouden met een licht herstel van de branche. Toch bestaat de kans dat op middellange termijn de opbrengst van de oogst wezenlijk vermindert door een geringer gebruik van meststoffen. Dit zou de landbouwprijzen kunnen opstuwen, waardoor de rentabiliteit van de boeren kan verbeteren. Hierdoor zou ook de situatie voor de fabrikanten van meststoffen enigszins kunnen verbeteren. De algemene trend binnen dit segment is echter dalend.

III. VRAAG EN AANBOD IN DE PASSAGIERSVAART

De cruisemarkt heeft als gevolg van de economische crisis in 2009 de opbrengsten met rond 20 % zien dalen.[10] Dit was niet zozeer te wijten aan veel minder klandizie, maar werd vooral veroorzaakt door de kortingen die geboden werden aan de, door de financiële crisis zeer onzeker geworden Amerikaanse klanten uit de VS, zodat

10 *Bron: IG River Advice Basel.*

de capaciteitsbenutting van de schepen niet al te veel onder het kritieke niveau zou zakken. De toeristen uit de USA spelen een steeds belangrijkere rol op de Europese cruisemarkt. Hun aandeel neemt sinds enkele jaren toe en gaat gestaag in de richting van de 50%-grens.

Wat de bevaren routes betreft, kan men vaststellen dat de Rhône aan belang wint en vooral bij overzeese toeristen steeds meer in trek komt. Ook cruises op de Rijn en de Donau zijn zeer geliefd, zoals bijvoorbeeld Amsterdam – Boedapest, Passau – Boedapest en Amsterdam - Bazel.

Op de Franse waterwegen is in het tijdvak van januari tot augustus het aantal getransporteerde passagiers in vergelijking met het jaar ervoor in totaal gestegen.[11] Het beeld is echter per regio anders. Op de Rijn in de Elzas en op het Rijn-Rhône-kanaal ligt de groei boven de 10 %. Ook op de Rhône en in Lotharingen toonden de cijfers een duidelijk plus. Gedaald is het aantal passagiers daarentegen op de Seine, de Oise en op het Canal du Nord. Ook in Bourgondië en in het Zuid-Westen (gebied rond Toulouse) werden verliezen van rond de 10 % geboekt.

In 2009 zijn er naar schatting tien nieuwe schepen op de markt gekomen, wat qua aantal overeenkomt met vroegere jaren. Aangezien er nu vanwege de economische crisis minder nieuwe schepen besteld worden, zou het aantal schepen dat in 2011 op de markt komt lager kunnen uitvallen. Voor het jaar 2010 moet echter op een even groot aantal als in 2009 worden gerekend.

Over een langere periode gezien (vanaf 1970) valt op dat het scheepsbestand blijft groeien. Dit blijkt ook uit de tijd die nodig is voor een verdubbeling van het aantal schepen, die steeds korter wordt. Tussen 1970 en 1990 verdubbelde het scheepsbestand zich binnen 20 jaar van 30 op 60 schepen. De volgende verdubbeling kwam slechts in 9 jaar tot stand, tussen 2000 en 2009 (van 105 naar 210 schepen). Meer in het algemeen kan er ook op worden gewezen dat de omvang van de schepen continu toeneemt.

---

11 Gegevens van VNF.

Conclusie

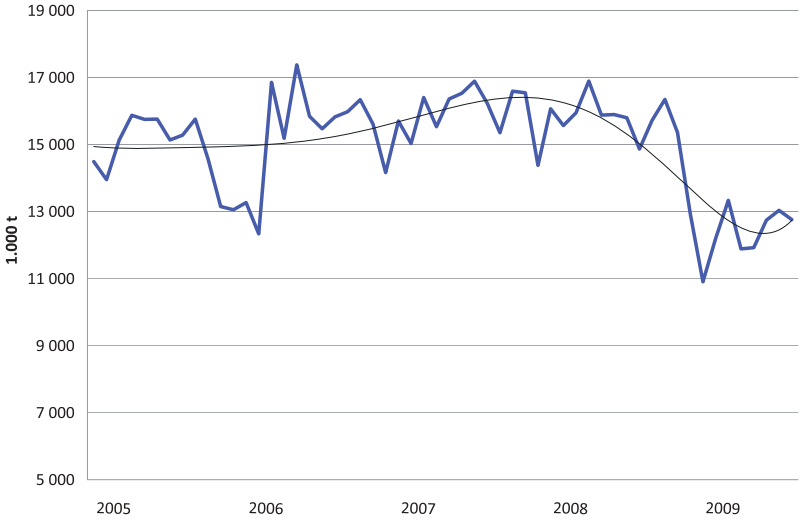
Tegen het einde van 2009 werden er in de meeste door de crisis getroffen goederengroepen tekenen van herstel zichtbaar. Dit zal zich ook in 2010 voortzetten.

In het kielzog van de aantrekkende staalproductie is ook het vervoer van ertsen weer langzaam gestegen. Hetzelfde geldt voor de chemische industrie en de vraag naar vervoer van hun producten. De containervaart profiteert van een langzame, maar gestage toename van de wereldhandel. Ook bij het vervoer van stenen en aarde heeft de situatie zich in de tweede helft van het jaar verbeterd en zal het in 2010 nog verder bergopwaarts gaan, als de gevolgen van de conjunctuurprogramma's van de overheden op infrastructuurgebied merkbaar worden.

Tegen deze achtergrond vormt het vervoer van staal, non-ferrometalen en meststoffen een duidelijke uitzondering. Voor het vervoer van staal gloren er volgend jaar weliswaar wat lichtpuntjes. Daarentegen valt niet te ontkennen dat het vervoer van meststoffen in het algemeen terugloopt en dat dit niet zozeer aan de economische crisis te wijten is.

Over de gehele linie gezien, biedt dit voor de totale drogeladingvaart het volgende beeld. Hieronder is de ontwikkeling van de transportvraag sinds 2005 afgebeeld. Aan de hand van de hier ingetekende polynomische trends is de goede transportconjunctuur van de jaren 2007 en 2008, de daling in 2008 en tot slot het keerpunt in 2009 goed zichtbaar.

Afbeelding 6: Transportvraag in de drogeladingvaart in Duitsland*



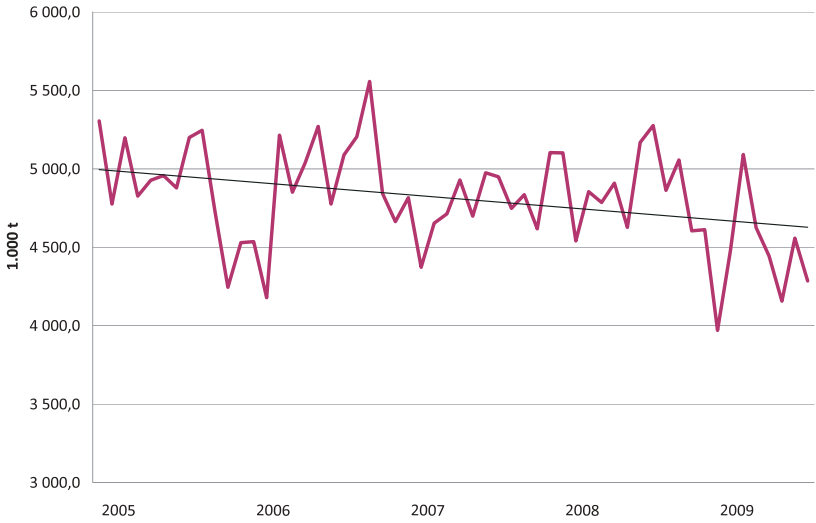
*Bron: destatis; * incl. polynomische trend*

Naast de bovengenoemde segmenten, moet er een onderscheid worden gemaakt voor de branches die, zij het tijdelijk, van de economische crisis wisten te profiteren (aardoliesegment) of er helemaal niet door werden beïnvloed (landbouw). Bij de minerale producten is de bijzondere conjunctuur van het eerste kwartaal 2009 snel verdampt en omgeslagen in een dalende transportvraag. Ook in 2010 zal het beeld er niet veel anders uitzien. Het vervoer van landbouwproducten boomde halverwege 2009 dankzij de zeer goede oogst. Maar ook dit conjuncturele gunstige gesternte zal zich in 2010 waarschijnlijk niet herhalen.

In de tankvaart, die opgesplitst kan worden in de goederensegmenten aardolie-producten en chemische producten, wordt de ontwikkeling globaal gezien door een dalende tendens gekenmerkt. Dit is het gevolg van twee, elkaar overlappende trends: terwijl het transport van chemische producten ongeveer dezelfde fluctuaties laat zien als die in de drogeladingvaart (in feite dus dezelfde conjuncturele cyclus), toont het segment van de aardolieproducten op lange termijn een neerwaartse lijn. De lineaire trend die daar zichtbaar is, bepaalt bovendien het eindplaatje voor de

tankvaart, omdat de fluctuaties binnen de chemiesector door deze trend overlapt worden.

Afbeelding 7: Transportvraag in de tankvaart in Duitsland*



*Bron: destatis; * incl. lineaire trend*

Het vervoer van passagiers werd in 2009 geconfronteerd met een duidelijk merkbare inkomstendaling. Deze branche heeft echter in de komende jaren nog een groeipotentieel wat de vraag betreft, mede vanwege de klantenstructuur van dit segment. De scheepsreizen worden voornamelijk geboekt door oudere klanten uit overzeese gebieden, die op grond van de stijgende levensverwachting en de demografische structuur van de bevolking in het Westen qua aantal voorlopig een stabiele klantengroep zullen blijven vormen.

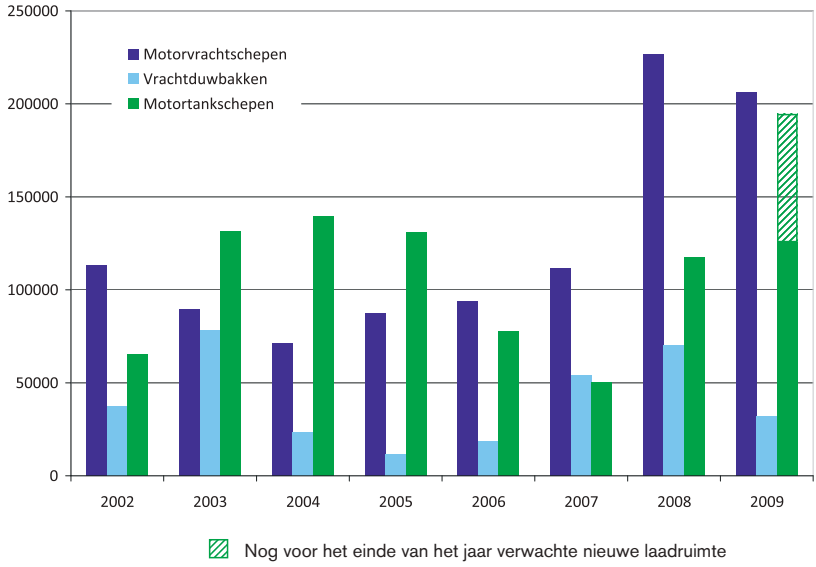
Deel 2

VERHOUDING TUSSEN TRANSPORTAANBOD EN -VRAAG

I. ONTWIKKELING VAN HET VLOOTBESTAND: NIEUW GEBOUWDE SCHEPEN/MARKTVERLATERS

Het kan worden vastgesteld dat in 2009 zowel in de drogeladingvaart als in de tankvaart de nieuwe eenheden in een hoger ritme op de markt kwamen als in 2008. Dit kan daardoor worden verklaard dat het zich hier om schepen handelt die al voor de herfst van 2008 in bouw of besteld waren.

Afbeelding 8 : Niew op de markt gekomen laadruimte (tons)



Bron: IVR

1. Drogeladingvaart

In de loop van de eerste elf maanden van het jaar werden 62 nieuwe motorvrachtschepen met een transportcapaciteit van meer dan 200.000 ton in bedrijf genomen. Andere zullen binnenkort volgen. Wat de bouw van duwbakken betreft, is de toename met slechts 14 nieuwe duwbakken met een capaciteit van 32.000 ton op de markt in 2009 in vergelijking met 38 in 2008 gekrompen. Op korte termijn zullen deze extra capaciteiten op een markt waar de vraag naar vervoer 20 % lager is dan 18 maanden ervoor, zonder twijfel leiden tot een nog groter overschot.

De huidige terughoudendheid bij de banken voor de financiering van nieuwe schepen voor de drogeladingvaart en het feit dat er op dit moment moeilijk een uitspraak over de ontwikkeling van de vraag kan worden gedaan, leiden ertoe dat er veel minder schepen in opdracht worden gegeven en het is zelfs denkbaar dat na de voltooiing van de schepen die nu in aanbouw zijn, voor een bepaalde tijd helemaal geen nieuwbouw meer zal plaatsvinden.

Daar staat tegenover dat bij de West-Europese vloot jaarlijks gemiddeld rond de 62.000 ton aan capaciteit van de markt verdwijnt. Voor het overgrote deel gaat het daarbij om eenheden die kleiner zijn dan 1000 ton. Vooral de kleinste schepen worden verbouwd tot woonboten, of verlaten de markt om te vertrekken naar Midden-Europese landen.

2. Tankvaart

De markt voor laadruimte in de tankvaart bevindt zich in een herstructureringsfase, om rekening te kunnen houden met de nieuwe regelgeving, die voorschrijft dat na de laatste fase vanaf 2018 circa 90 % van de vloeibare goederen in dubbelwandige schepen moet worden vervoerd. Een eerstvolgende, belangrijke fase, die de hoogkokende destillaten betreft, is voor 2015 gepland. Tegen deze achtergrond kon in 2009 worden vastgesteld dat regelmatig en in een steeds hoger ritme, dubbelwandige tankschepen in de vaart worden genomen.

Vanaf het begin van het jaar telt men ongeveer 50 nieuwe tankschepen die te water werden gelaten en voor het einde van het jaar zullen er nog enkele bijgekomen zijn. Deze toename in het aantal gebouwde schepen in vergelijking met 2008 is hoofdzakelijk het gevolg van een vertraging in de aflevering van de schepen. Als deze

versnelde ontwikkeling zich zou voortzetten, valt te verwachten dat de structureel vereiste dubbelwandige transportcapaciteit snel bereikt wordt.

Uitgedrukt in scheepseenheden betekent dit dat van de naar schatting in totaal 1370 potentiële, varende motortankschepen op dit moment 672 eenheden geregistreerd staan die dubbelwandig zijn. Uitgedrukt in laadcapaciteit en rekening houdend met de aanzienlijk hogere gemiddelde grootte van de nieuwe schepen (gemiddeld boven de 2700 ton) ligt het aandeel van de dubbelwandige laadcapaciteit ver boven de 50 %.

Over het marktevenwicht kan worden opgemerkt dat tijdens de overgangsperiode, die in 2018 zal aflopen, de enkel- en dubbelwandige schepen beide op dezelfde markt opereren.

3. Passagiersvaart

Ook hier zijn er nieuwe schepen op de markt gekomen. Het tempo van de bouwactiviteiten ligt op hetzelfde niveau als de afgelopen jaren. De transportvraag schijnt niet sterk door de gevolgen van de economische crisis getroffen te zijn.

II. BENUTTING VAN DE CAPACITEIT

Eén van de belangrijkste doelstellingen van de observatie van de Europese binnenvaartmarkt is de analyse en kwantificering van de verhouding tussen vraag en aanbod op de transportmarkt en een regelmatig onderzoek naar de manier waarop deze relatie zich ontwikkelt. In een situatie waarin vraag en aanbod structureel niet in balans zijn, waardoor een soepel verloop van de transportketen, waar ook de binnenvaart deel van uitmaakt, in gevaar kan komen, is de ontwikkeling van de benuttingsgraad van de laadruimte gezien in de tijd een belangrijke aanvullende parameter, naast de elementaire vergelijking van vraag en aanbod op de markt.

1. Principes voor de beoordeling van de benutting van de transportcapaciteit

De beoordeling van de benuttingsgraad van de laadruimte is een complexe aangelegenheid, omdat er een groot aantal parameters zijn die allemaal een niet onwezen-

lijke rol spelen. Voor dit doel werd in het kader van de marktobservatie een econometrisch model gemaakt, dat ingezet kan worden voor de zogenaamde «capacity monitoring». Dit model dient ertoe, de tendensen in de ontwikkeling van de benutting van de laadruimte zichtbaar te maken. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de periode van 2003 tot 2008 en aan de hand van ramingen tot 2009 geëxtrapoleerd. Omwille van praktische redenen beperkt zich deze benadering in eerste instantie tot de binnenvaart en de vloten van West-Europa (Duitsland, België, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland). Deze landen zijn echter qua transportprestatie en transportcapaciteit goed voor ongeveer 90 % van de Europese binnenvaartmarkt.

In aanmerking genomen factoren:

A) Beschikbare vloot:

Er wordt rekening gehouden met de theoretische, nominale capaciteit aan het einde van elk jaar, van alle schepen die in de onderzochte landen voorhanden en inzetbaar zijn.

B) Exploitatiemodus van de schepen:

Om de normale exploitatievorm van de schepen (aantal uur per dag) mee te kunnen wegen, wordt er een onderscheid gemaakt tussen de verschillende scheepscategorieën, waarbij de grootte de belangrijkste parameter is.

C) Bijkomstige benutting van duwbakken voor de opslag van goederen:

In bepaalde gevallen wordt tevens rekening gehouden met het feit dat duwbakken en tankschepen ook voor opslag kunnen worden gebruikt.

D) Waterstanden:

De factor «waterstand» speelt eveneens een zeer belangrijke rol, omdat de op de markt beschikbare capaciteit rechtstreeks van de waterstand afhankelijk is. Als de diepgang door een tekort aan water beperkt is, wordt de benuttingsgraad van de vloot tendentieel hoger.

E) Transportvraag:

Voor de berekening van de transportvraag wordt uitgegaan van de getransporteerde hoeveelheden en de gepresteerde TKM, onderverdeeld naar bedrijfstak, waarbij, voor zover dit passend is, ook rekening wordt gehouden met de seizoensgebonden,

cyclische schommelingen van de vraag. Gebleken is dat de seizoensgebonden of cyclische schommelingen van de vraag al naar gelang de branche kunnen variëren. Voor kolen en etsen liggen deze bijvoorbeeld gemiddeld rond de 13 %, terwijl zij voor bouwmaterialen bijna 39 % halen.

Om een veiligheidsmarge in te bouwen wordt bij de beoordeling van de vereiste capaciteit in verhouding tot de transportvraag van extreme situaties uitgegaan (pieken in de vraag en laag water).

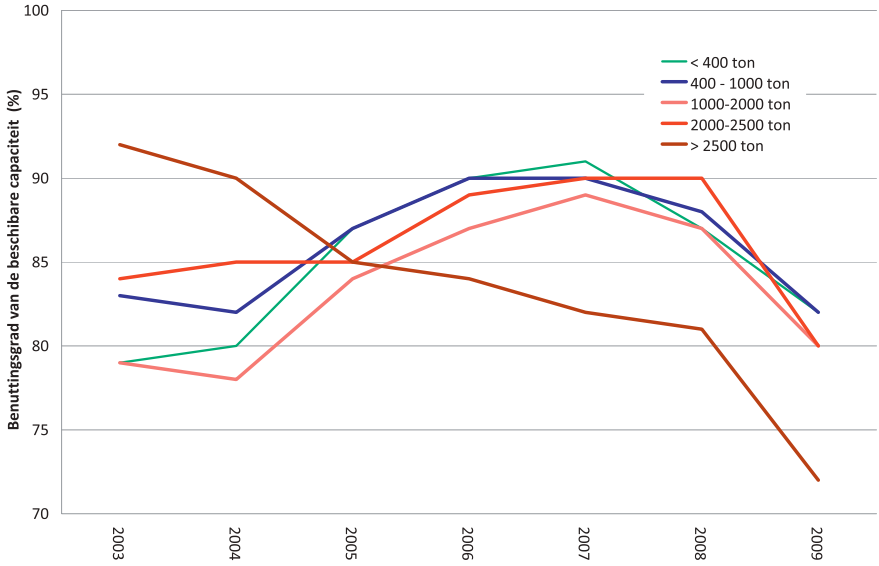
Als referentiejaar is het jaar 2004 genomen, aangezien dit jaar zowel voor de transportvraag als qua waterstanden als een gemiddeld jaar kan worden beschouwd. De evenwichtige verhouding tussen aanbod en vraag wordt hier als adequaat beschouwd, omdat de vloot toen net een periode van structurele sanering had doorlopen.

Voorafgaande opmerking: Er moet op worden gewezen dat het fenomeen laagwater, dat van augustus tot eind oktober 2009 aanhield, zowel in de drogeladingvaart als in de taakvaart in de berekening van de benutting van de laadruimte is meegenomen. Dit werkt in zekere zin compenserend, want anders zou de benuttingsgraad van de laadruimte in 2009 bij normale waterstanden nog lager zijn uitgevallen.

2. Capaciteitsbenutting in de drogeladingvaart:

Het marktsegment van de drogeladingvaart boekte in de hier onderzochte geografische zone tussen 2002 en 2008 een stijging van de transportvraag met 8 %. De hier vermelde capaciteit van de vloot steeg in vergelijkbare verhouding, ook al is de totale productiviteit van de vloot de facto op grond van een intensievere exploitatievorm (18 uur/dag of zelfs continu, 24 uur) van de nieuwe eenheden toegenomen.

Afbeelding 9: Benuttingsgraad van de capaciteiten in de drogeladingvaart



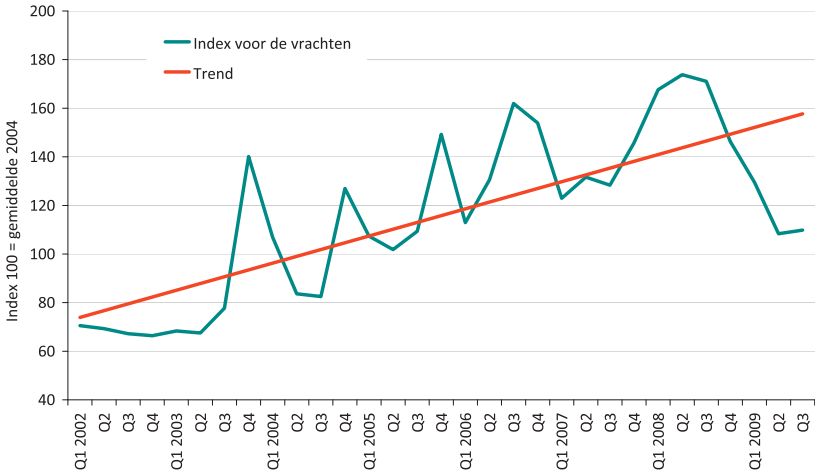
Bron: secretariaat CCR;

De vrachtprijsanalyse van de laatste jaren onderbouwt de opvatting dat de markt een bepaalde tijd vrij evenwichtig is geweest, die men tot aan het derde kwartaal van 2008 voor de binnenvaart als „toereikend“ zou kunnen kwalificeren. Hoe gevoelig dit evenwicht is, bleek meteen toen in de herfst van 2008 de randvoorwaarden dermate verslechterden dat de plotseling gekelderde transportvraag de vrachtprijzen meteen mee naar beneden trok. Een terugkeer naar de hoeveelheden die men daarvoor in 2008 vervoerde, wordt, met het dienovereenkomstige prijsniveau, pas over enkele jaren weer verwacht.

De vrachtprijzen in de drogeladingvaart lagen op grond van de zwakke transportvraag vanaf de herfst van 2008 op een bijzonder laag niveau. Vanaf 2002 was de tendens tot aan de zomer van 2008 steeds stijgend geweest, waardoor er sprake was van een structurele groei in de transportvraag, die dan ook gepaard ging met een aanpassing van de capaciteiten aan deze toenemende vraag. Op het moment

dat de „crisis in de vraag“ ook op de drogeladingmarkt zijn intrede deed, is er een duidelijke breuk in deze trend vast te stellen.

Afbeelding 10: Vrachtprijzen in de drogeladingvaart (Vrachtprijsindex en trend)



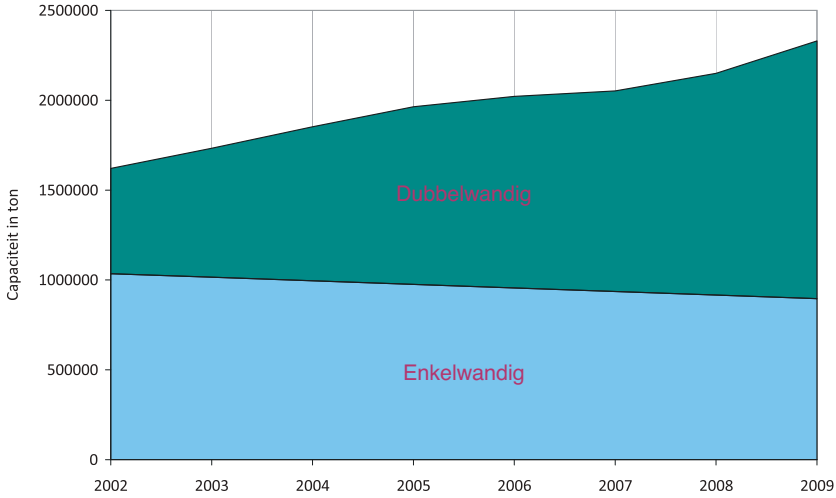
Bron: NEA

De marktwerking leidt er in een dergelijke situatie toe dat een groot aantal transporten tegen prijzen worden verricht die nog maar nauwelijks kostendekkend zijn. Dit fenomeen kan ook bij de andere vervoersdragers over land worden waargenomen, met name in het wegvervoer. Het aanbod aan laadruimte is zo groot geworden dat bij gebrek aan te transporteren goederen een aantal scheepseenheden helemaal niet meer wordt ingezet.

Gezien deze situatie is er nu sprake van een onevenwichtige situatie, waardoor het in de binnenvaart niet mogelijk is op een economisch rendabele wijze te werken.

De analyse van de ontwikkeling van de benuttingsgraad van de laadruimte toont bij alle scheepseenheden onder de 2500 ton tot aan 2007 een steeds toenemende benuttingsgraad.

Afbeelding 11: Structuur van de tankvloot in West-Europa



Bron: Secretariaat van de CCR

In de jaren 2008 en 2009 is de benuttingsgraad bij alle scheepsgrootten in vergelijking met de daaraan voorafgaande jaren met 10 tot 20 % gedaald. Sinds het einde van de saneringsmaatregelen werden talrijke grote eenheden in de vaart genomen, omdat men ervan uitging dat op deze manier aanzienlijke besparingen bereikt zouden kunnen worden. De verklaring voor deze trend die bij de grote eenheden kan worden vastgesteld, zou onder andere het feit kunnen zijn dat de markt nog niet zo ver is dat deze tonnageklasse in de waargenomen orde van grootte kan worden bediend.

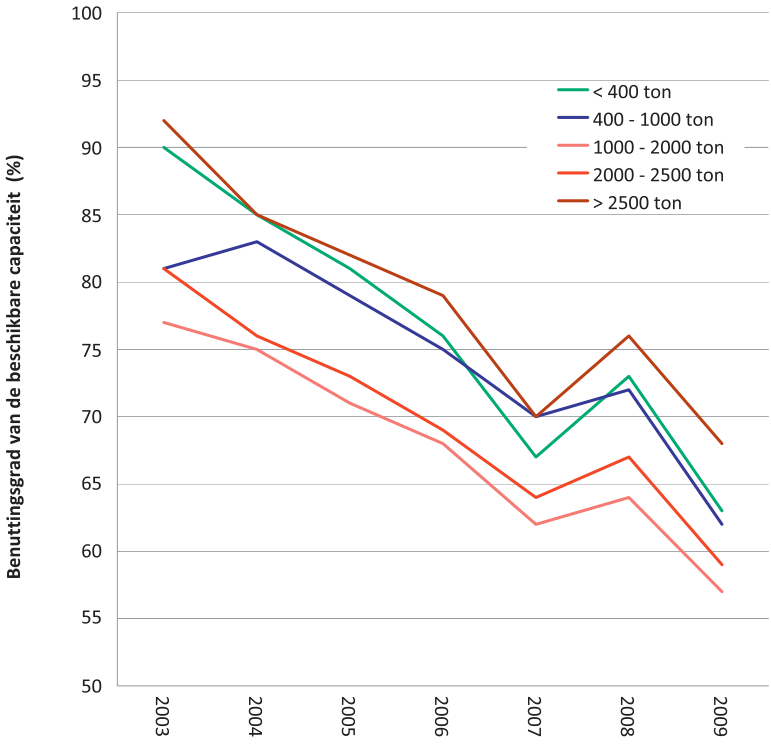
3. Capaciteitsbenutting in de tankvaart:

Zoals gezegd, doorloopt de tankvloot een herstructureringsfase, die in 2018 moet zijn afgerond. In deze tijd worden enkelwandige schepen door dubbelwandige vervangen, terwijl zij vooralsnog zonder meer op dezelfde markt present zijn.

Eind 2008 en in de eerste helft van 2009 werd het prijsniveau in de tankvaart sterk beïnvloed door de bijzondere constellatie dat er tijdelijk een zeer grote vraag naar het vervoer van aardolieproducten was. Het was een situatie van voorbijgaande

aard, maar zij had tot gevolg dat de consequenties van de groeiende overcapaciteit op de markt vanwege de bovengenoemde redenen, tijdelijk werden versluierd.

Afbeelding 12 : Benuttingsgraad van de capaciteiten in de tankvaart



Bron: NEA

Dat beide scheepstypen op de markt beschikbaar zijn en aangeboden worden, leidt tijdelijk tot een latente overcapaciteit. Voor het merendeel van de enkelwandige schepen zal er op zijn laatst in 2019 geen markt meer zijn. Hoe sterk deze co-existentie het evenwicht op de markt beïnvloedt, zal tevens afhangen van de snelheid waarmee de verouderde enkelwandige schepen uit de vaart zullen worden genomen om aan de voorschriften te kunnen voldoen.

Uit de bovenstaande grafiek, waarin de benuttingsgraad van de beschikbare laadruimte in de tankvaart wordt getoond, blijkt duidelijk dat bij alle categorieën tankschepen de situatie er niet op vooruitgaat. Het jaar 2008, dat voor de tankvaart qua bedrijfsactiviteiten een zeer goed jaar was, wordt gekenmerkt door een opleving van voorbijgaande aard. De reden hiervoor was dat in de herfst de hele beschikbare capaciteit moest worden ingezet om aan de vraag te kunnen voldoen. Afgezien van de vraag, die op een hoog peil lag, en de lage waterstanden, waren er ook nog een aantal andere omstandigheden in het spel, die hier niet nader gekwantificeerd kunnen worden, zoals bijvoorbeeld tijdelijke knelpunten bij de raffinaderijen in de Rijndelta.

De dalende bedrijvigheid in de tankvaart ging in 2009 gelijk op met een verdere verslechtering van de benuttingsgraad van de beschikbare tankruimte, hetgeen uiteraard te verwachten valt.

Hoewel ook hier de algemene tendens voor alle scheepstypen, groot of klein, door de bank genomen hetzelfde is, dus een daling in de benuttingsgraad van 2003 tot 2009 van meer dan 25 %, blijkt tevens uit de cijfers dat de hoogste benuttingsgraad door de grootste eenheden wordt bereikt.

Een tegenoverstelling van vraag en aanbod op de markt levert zeer extreme waarden op. De resultaten worden bovendien door buitengewone omstandigheden beïnvloed, die gedeeltelijk exogeen zijn, zoals de waterstanden of de efficiency van de logistiek. Alles bij elkaar genomen, kan men stellen dat deze markt zeer volatiel is.

Ontwikkeling van de capaciteitsbenutting

Tonnageklasse	Benutting						
	2003 (%)	2004 (%)	2005 (%)	2006 (%)	2007 (%)	2008 (%)	2009 (%)
Laadruimte droge lading							
< 400 Ton	79%	80%	87%	90%	91%	87%	82%
400-1000 Ton	83%	82%	87%	90%	90%	88%	82%
1000-2000 Ton	79%	78%	84%	87%	89%	87%	80%
2000-2500 Ton	84%	85%	85%	89%	90%	90%	80%
> 2500 Ton	92%	90%	85%	84%	82%	81%	72%
Tanklaadruimte							
< 400 Ton	90%	85%	81%	76%	67%	73%	63%
400 -1000 Ton	81%	83%	79%	75%	70%	72%	62%
1000-2000 Ton	77%	75%	71%	68%	62%	64%	57%
2000-2500 Ton	81%	76%	73%	69%	64%	67%	59%
> 2500 Ton	92%	85%	82%	79%	70%	76%	68%

Bron: NEA

Deel 3

SITUATIE VAN DE BINNENVAARTONDERNEMINGEN

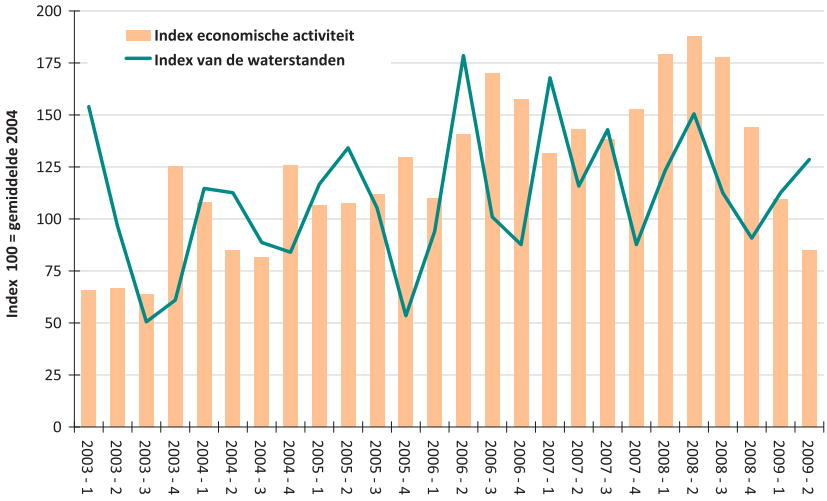
I. ONTWIKKELING VAN DE BEDRIJFSACTIVITEITEN

1. Drogeladingvaart

Het secretariaat van de CCR bepaalt het niveau van de economische activiteiten aan de hand van een kencijfer dat berekend wordt op basis van de prijzen en de getransporteerde hoeveelheden. In deze sector blijkt dat de combinatie van een aanhoudende, levendige vraag, gecombineerd met een adequaat aanbod van laadruimte en een ononderbroken goed prijsniveau in de eerste negen maanden van 2008 in vergelijking met de voorafgaande jaren tot een hoge bedrijvigheid heeft geleid.

In het vierde kwartaal van 2008 en sterker nog in 2009 heeft de algemene daling van de vraag van gemiddeld 20 % de economische activiteit in deze sector gehalveerd.

Afbeelding 13: Ontwikkeling van de economische activiteit in de drogeladingvaart



Bron: secretariaat van de CCR

2. Tankvaart

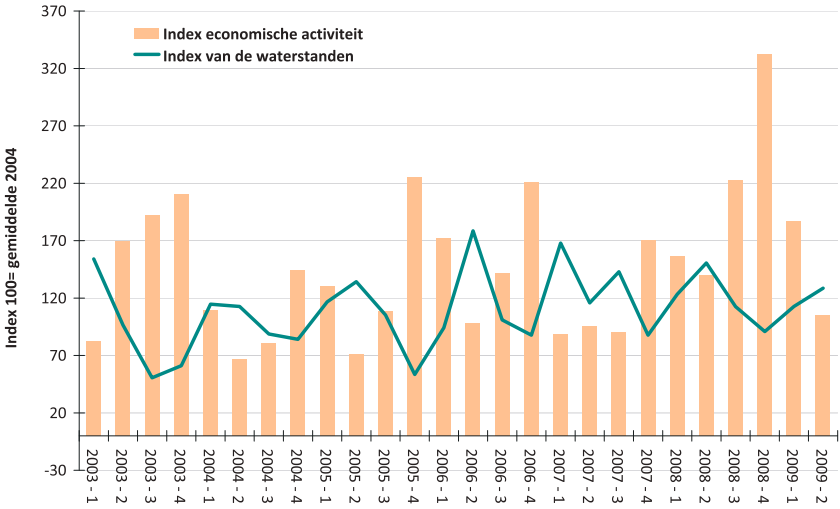
Op deze markt, die voor tweederde uit het vervoer van aardolieproducten bestaat, lagen de vrachtprijzen tot augustus 2008 eerder op een gematigd niveau. Meteen aan het einde van de zomer van 2008 heeft het snelle prijsverval op de wereldmarkt de koop gestimuleerd, hetgeen door de naderende winter nog verder werd versterkt. Dat leidde tot een opleving van de vraag op de markt en de vrachtprijzen schoten onmiddellijk de lucht in. Deze trend zwakte af tegen het einde van het jaar, nadat de meest urgente inkopen gedaan waren, maar desalniettemin bleef de economische activiteit ook tijdens de eerste vier maanden van 2009 op een zeer tevredenstellend peil, dankzij het aanvullen van de voorraden.

In de loop van de zomer was de vraag naar vervoer extreem zwak, wat de exploitanten ertoe bewoog een deel van de capaciteit stil te leggen.

Pas in de herfst van 2009 kon weer een tijdelijke lichte stijging van de vrachtprijzen worden vastgesteld, toen twee factoren samenvielen, namelijk de seizoensinkopen

voor de winter en de lage waterstanden waardoor slechts een gedeeltelijke belading mogelijk was.

Afbeelding 14: Ontwikkeling van de economische activiteiten in de tankvaart



Bron: secretariaat van de CCR

3. Invloed van de waterstanden

De waterstanden waren tot aan juli weliswaar gunstig voor een optimale economische benutting van de laadcapaciteiten, maar op grond van de zwakke vraag sorteerde dat weinig effect. Vanaf augustus daarentegen ontstond er door het gebrek aan neerslag op de Rijn een periode van laagwater, die tot november aanhield. Wekenlang konden schepen met grote afmetingen slechts voor 30 % van hun capaciteit of zelfs nog minder worden beladen.

In de onderstaande tabel is weergegeven in hoeverre de bovenomschreven omstandigheden de laaddiepte van de schepen beperken, in functie van hun laadcapaciteit en onderverdeeld naar scheepsafmetingen.

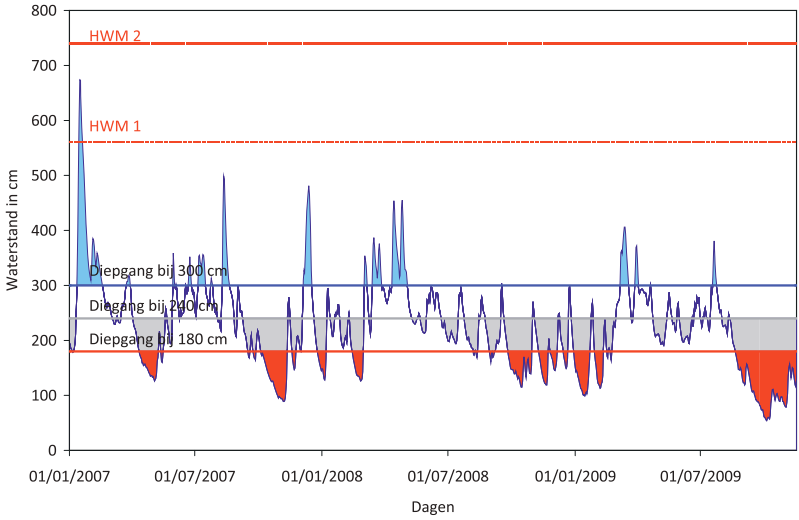
Laadcapaciteit overeenkomstig scheepsafmetingen	inzinking / diepgang				
	1,50 m	2,00 m	2,50 m	2,80 m	3,50 m
L 135,00 X B 11,45	750t	1 475t	2 225t	2 600t	3 700t
L 110,00 X B 11,40	600t	1 200t	1 800t	2 100t	3 000t
L 85,00 X B 9,50	570t	930t	1 350t	1 350t	1 350t
L 67,00 X B 8,20	420t	670t	1 000t	1 000t	1 000t

L : lengte

B : breedte

Bron: VBW (WESKA)

Afbeelding 15: Waterpeil van de Rijn bij de peilschaal van Kaub:



Bron: BAFG

II. KOSTENONTWIKKELING

1. Scheepsprijzen:

In de loop van de eerste helft van 2008 heeft de markt voor nieuwe schepen als gevolg van de vloedgolf van nieuwbouw en de hoge staalprijzen zijn hoogste stand bereikt. De economische crisis heeft er daarna toe geleid dat veel nieuwe opdrachten werden geannuleerd, met dien gevolge dat ook de prijzen sterk terugliepen.

Op de markt van de tweedehands schepen heerst op grond van de huidige conjunctuur onderzekerheid. Er zijn weinig afnemers, omdat de marktontwikkelingen en financiering onzeker zijn. De belangrijkste consequentie van de neerwaartse trend zal zijn dat er minder zekerheden zijn en de banken daarom ook minder goed in staat zullen zijn, de binnenvaartondernemingen te ondersteunen en te financieren.

2. Algemene kostenontwikkeling

De in de onderstaande tabel vermelde kostenstructuren werden berekend om in indexvorm een overzicht te kunnen bieden van de algemene kostenontwikkeling waar de scheepsexploitanten mee geconfronteerd worden. De twee kolommen representeren twee exploitatievormen. De percentages variëren al naar gelang grootte, leeftijd en exploitatievorm van het schip.

Tabel 1: vergelijking van de kostenstructuur voor nieuwe motorschepen

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

Bron: secretariaat van de CCR

Geaggregeerd tonen de verschillende uitgavenposten de volgende ontwikkeling:

Tabel 2: Kostenindex

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

(*) geraamd. Bron: secretariaat van de CCR

Het cijfer voor de totale kosten toont een lichte daling van het algemene kostenniveau. De uitwerking van deze ontwikkeling op de situatie van de ondernemingen moet echter in zoverre worden gerelativeerd dat de daling grotendeels samenhangt met de gedaalde brandstofprijzen. De schommelingen en algemene consequenties daarvan worden zowel in de ene als andere richting door de contractueel overeengekomen „gasolieclausules“ opgevangen.

De theoretische kostendaling weegt echter niet op tegen de daling van de productie die de transporteurs in de binnenvaart in de afgelopen 12 maanden, en dan vooral in de drogeladingvaart, te verwerken kregen.

3. Brandstof

Na een sterke prijsdaling in de tweede helft van 2008 handhaafde de brandstofprijs zich gedurende de gehele eerste helft van 2009 tot aan de herfst gemiddeld op een niveau dat de helft lager lag dan in de eerste zes maanden van 2008. De prijs voor gasolie ligt gemiddeld 32 % onder het gemiddelde van 2008.

Tabel 3: Gemiddelde jaarlijkse prijzen voor gasolie

Jaar	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (*)
Preis für 100 l Diesel	28,50	30,07	35,88	46,67	52,12	53,16	67,94	45,96

Bron: CBRB (*) Medio november 2009

Afbeelding 16: Ontwikkeling van de brandstofprijzen

Bron: CBRB (*) Medio november 2009

4. Personeelskosten

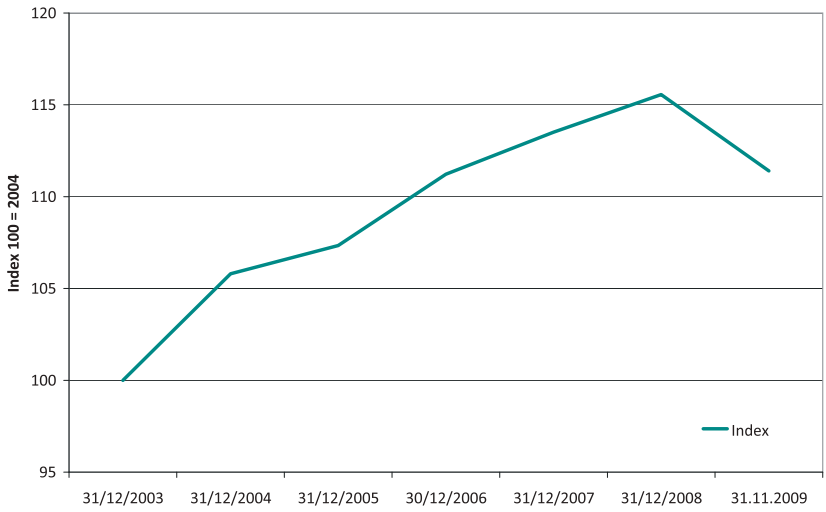
De personeelskosten vormen een aanzienlijk deel van de vaste lasten. Rederijen van een zekere omvang hebben wat dit betreft een zekere flexibiliteit. Dit soort ondernemingen kunnen namelijk tot op zekere hoogte reageren door verlof, arbeidstijdverkorting of personeelsinkrimping. In éénmans-bedrijven laat deze kostenpost zich minder comprimeren, aangezien de loonkosten vaste kosten zijn en het inkomen van de exploitant uit zijn winst bestaat, vooropgesteld dat hij überhaupt winst maakt.

In januari 2009 werden in Duitsland de lonen in het kader van de cao's 3 % verhoogd, samen met een eenmalige premie-uitkering. Voor juli 2010 is een verdere stijging van 1,1 % overeengekomen.
In Nederland was er op 1 januari 2009 een algemene stijging van 0,65 %. Een volgende verhoging vond plaats op 1 juli 2009, ter hoogte van 0,75 %. Daarentegen is er op 1 januari 2010 geen loonsverhoging voorzien.

5. Onderhoudskosten

Sinds het begin van 2009 toont de prijs voor onderhoud, die in 2008 zijn hoogste waarde bereikte, een neerwaartse trend, die ongetwijfeld samenhangt met de huidige economische crisis. Deze daling kan gedeeltelijk worden teruggevoerd op het prijsverval bij de staalproducten.
Bij de werven stelt men eveneens een krimpende activiteit vast, die rechtstreeks verband houdt met de krappere kapitaalmarkten.

Afbeelding 17: Index onderhoudskosten (*)



Bron: ITB

(*) Bij de berekening van deze index werd uitgegaan van een weging van de staalprijs van 20 % en 80 % voor de loonkosten.

6. Financiering en financieringskosten

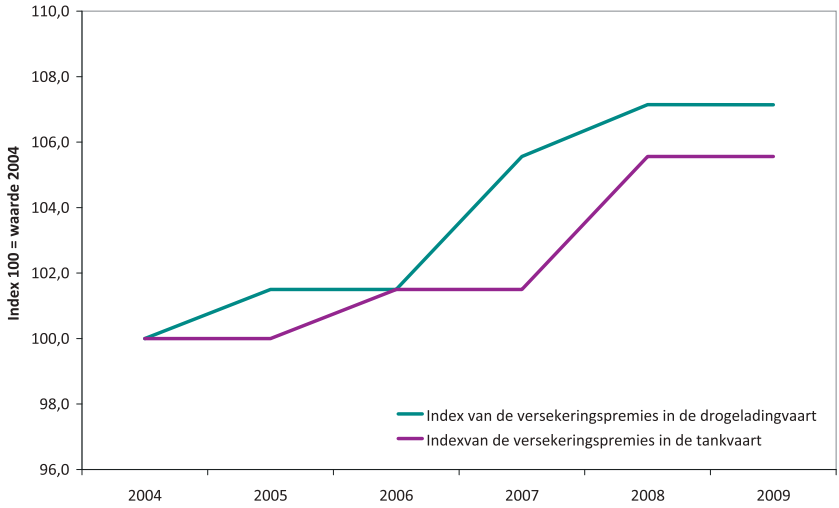
De rentevoet voor transacties tussen banken is in de loop van 2009 weliswaar flink gedaald, maar deze rentedaling heeft zich niet in deze omvang uitgewerkt in de rente die de banken berekenen over de door hen verstrekte kredieten. De rente voor de binnenvaartklanten zijn tussen 2008 en 2009 slechts licht gedaald. Lopende kredieten waarvan de rentevoet normaal gesproken voor vijf jaar vast is, komen hierdoor al helemaal niet in het genot van een rentedaling.

Afgezien hiervan waren de banken vanwege de steeds slechter wordende bedrijfsactiviteiten in deze sector zeer terughoudend in het financieren van de binnenvaart.

7. Verzekeringen

De verzekeringspremies zijn sinds begin 2009 stabiel gebleven. De waarde van de schepen, die als basis voor de berekening van de verzekeringspremie wordt genomen, neemt eerder af. Aangezien de informatie op dit moment vrij onzeker is en sterk van de marktontwikkeling in de komende maanden afhangt, heeft dit voorals-nog weinig merkbare gevolgen.

Afbeelding 18: Ontwikkeling van de verzekeringspremies



Bron: ESO

Conclusie

Gezien de sterke afname van de bedrijfsactiviteiten in de drogeladingvaart in 2009 en de afzwakking in de tankvaart, die echter ongetwijfeld veel minder sterk was, zijn de kosten van de binnenvaartondernemingen in 2009 globaal gezien eerder lager uitgevallen. Proportioneel gezien, weegt deze daling niet op tegen de daling van de bedrijfsactiviteit.

SAMENVATTING EN VOORUITZICHTEN

Het dieptepunt van de crisis lijkt alweer enige maanden terug te liggen. In april 2009 vertoonden de eerste economieën weer tekenen van opleving en konden enkele sectoren van de industrie weer een begin maken met het reactiveren van de tijdelijk beperkte productiecapaciteit. Voor de binnenvaart is de ontwikkeling van de economieën in Duitsland en Frankrijk vooral van belang. Beide laten voor 2010 groeiprognoses zien die, al zijn deze nog zeer gematigd, belangrijke indicatoren voor een aantrekkende economie zijn. In het bijzonder de opleving van de staalindustrie moet de binnenvaart hoop geven. Als geen andere sector geldt juist deze industrie als maatgevend voor de economische ontwikkeling. En het aantrekken van het containervervoer duidt erop dat ook de wereldhandel en meer bijzonder de consumptie in Europa weer toenemen.

Dit voorzichtige herstel van de economie heeft nog geen merkbaar effect op de binnenvaartmarkt gehad. De vrachtenmarkt blijft op een extreem laag niveau en laat in de droge lading ook bij de lage waterstand van deze herfst weinig of geen beweging zien. Dit zou kunnen duiden op een aanbod aan capaciteit dat de vraag nog ruimschoots overtreft. Toch mag worden verwacht dat de ontwikkelingen in de staalindustrie en bij de containers de komende maanden ook een nieuwe bodem zullen leggen in de vrachtenmarkt.

De binnenvaart is als vervoersdrager sterk afhankelijk van de industriële ontwikkeling. Juist de industrie heeft de grootste gevolgen van de crisis ervaren en zal de meeste tijd nodig hebben deze volledig te boven te komen. Die tijd zal ook gevraagd worden van de binnenvaart. Weliswaar zijn niet alle segmenten in gelijke mate getroffen door de economische neergang. Zo laten de minerale producten een eigen ritme van vervoersvraag zien en ook de agribulk sector is meer door endogene factoren bepaald dan dat er uitwerkingen van de crisis waarneembaar zouden zijn. Toch zal, gelet op het grote gewicht van de wel door de crisis getroffen segmenten, een terugkeer van de vraag naar het niveau van eind 2007 nog enige jaren vergen.

Intussen is de vloot de afgelopen jaren in beide segmenten, droge lading en tankvaart, sterk uitgebreid. Die uitbreiding vond echter in een verschillende context plaats. In de droge lading was het de groei van het vervoer die ruimte leek te bieden

voor een vlootvernieuwing en –uitbreiding. Daarbij werd ingezet op het benutten van verdere schaaleffecten. Vooral de markten van het containervervoer en de kolen leken dergelijke investeringen te kunnen dragen. De vrachtontwikkeling tot en met medio 2008 mag daarvan getuigen. Nu de vervoersvraag naar het zich laat aanzien voor enige tijd op een substantieel lager niveau zal liggen, is de vraag of deze vlootuitbreiding tot een overcapaciteit aanleiding geeft. En in het verlengde daarvan, of deze dan structureel van aard is.

Voor het beantwoorden van die vraag liggen nog onvoldoende aanwijzingen voor. Omdat de markt tot aan het uitbreken van de crisis zich evenwichtig leek te hebben ontwikkeld, zou alleen een structureel lagere vraag binnen één of enkele segmenten van de markt zo'n gevolgtrekking kunnen rechtvaardigen. Voor zo'n conclusie ontbreekt op dit moment ieder argument. Toch is grote waakzaamheid geboden. De aanloop naar economisch herstel kan met belangrijke herstructureringen gepaard gaan. In de financiële wereld is dit proces al ruimschoots gaande. En de toegenomen aandacht voor de klimaatverandering kan consequenties voor de binnenvaart herbergen. Zo is niet uit te sluiten dat er in het landschap van de staalindustrie nog verandering komt, dat de consumptie van kolen voor energieopwekking onder druk komt te staan, maar ook dat de binnenvaart in het containervervoer bij de rationalisering van het achterlandvervoer onvoldoende meekomt. Aspect bij dat laatste is de sterk toegenomen concurrentie van het spoor. Samenvattend is het in dit segment de vraagzijde van de markt die bepalend is voor de vooruitzichten op middellange termijn.

In de tankvaart ligt een andere situatie voor. De markt voor het vervoer van minerale producten krimpt al enige jaren, blijft dit voorlopig nog doen en is overigens niet direct geraakt door de effecten van de crisis. De komst van biobrandstoffen heeft die ontwikkeling enigszins getemperd maar niet gecompenseerd. Ook het toegenomen chemievervoer, dat overigens wel sterk door de crisis is geraakt, heeft die ontwikkeling niet geheel kunnen compenseren. Dat de tankvaart de afgelopen jaren desondanks economisch zeer bevredigend heeft gefunctioneerd, is te herleiden tot positieve conjuncturele en incidentele factoren in een op zichzelf als vluchtig te kenschetsen markt. Voor de vooruitzichten van de tankvaart is in het bijzonder de ontwikkeling van de aanbodzijde van de markt relevant: ziet de sector kans om bij de krimpende vraag een vloeiende overgang van een enkel- naar een dubbelwandi-

ge vloot te realiseren of zal er gedurende enige jaren, een naar haar aard overigens tijdelijke, overcapaciteit gelden? Met name in de periode 2012-2017, de uitloopfase voor de enkelwandige tankers, kan het naast elkaar bestaan van de twee vloten een verstorende uitwerking op de markt geven.

Eén vervoerswijze, twee werelden. Desondanks geldt voor beide sectoren van de markt in gelijke mate de noodzaak van het overwinnen van de financiële problemen. Beide sectoren kampen met gewijzigde balansverhoudingen, met schaars kapitaal voor noodzakelijke investeringen, met toegenomen kapitaallasten en een (te) krappe cashflow voor het dekken van de lopende verplichtingen. Signalen vanuit de sector duiden erop dat een significant deel van de ondernemers met overbruggingsproblemen kampt. Indien faillissementen zouden volgen, is niet moeilijk in te zien welke desastreuze uitwerking het op de markt komen van daaruit vrijgekomen scheepstonnage voor de sector zou hebben.

BIJLAGE 1

Tot en met 15 november 2009 op de markt gekomen nieuwe schepen

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

Scheepstype	2005			2006			2007		
	aantal	ton-nage	kW	aantal	ton-nage	kW	aantal	ton-nage	kW
Motorvracht-schepen	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Vr.duwbakken	12	11401		18	18385		29	54336	
totaal	**46**	**99046**	**27490**	**51**	**112370**	**26637**	**64**	**165991**	**31460**
Motortanksch.	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Tankduwbakken	2	2527		0	0	0	0	0	0
totaal	**48**	**133387**	**43736**	**28**	**77565**	**24637**	**23**	**50333**	**16534**
Duwboten	0		0	0		0	1		0
Sleepboten	0		0	0		0	0		0
totaal	**0**		**0**	**0**		**0**	**1**		**0**
Hotelschepen	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Dagtochtsch.	5		2832	2	1959	2244	1		1570
totaal	**10**		**9112**	**6**	**3603**	**5430**	**3**		**3386**

Scheepstype	2008			2009		
	aantal	ton-nage	kW	aantal	ton-nage	kW
Motorvracht-schepen	68	226750	92944	62	206408	97482
Vr.duwbakken	38	70260		14	32096	
totaal	**106**	**297010**	**92944**	**76**	**238504**	**97482**
Motortanksch.	47	117500	31870	47	125600	30719
Tankduwbakken	0	0		0	0	
totaal	**47**	**117500**	**31870**	**47**	**125600**	**34719**
Duwboten	3		1684	4		4208
Sleepboten	3		0	4		1335
totaal	**6**		**1684**	**8**		**5543**
Hotelschepen	3		5092	8		9452
Dagtochtsch.	6		3092	0		0
totaal	**9**		**8184**	**8**		**9452**

Bron: IVR en secretariaat CCR

GLOSSARIUM

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

Bergvaart: vaart stroomopwaarts.

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

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

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

Dalvaart: vaart stroomafwaarts.

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

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

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

Overslag: omladen van goederen van één vervoersmiddel op een ander.

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

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

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

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

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

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

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

Tanklaadruimte: is van toepassing bij het vervoer van tankladingen.

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

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

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

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

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

Resultaat: met het begrip resultaat wordt in deze publicatie beoogd in de vorm van een indexcijfer de activiteit van de binnenvaart te definiëren, waarbij een gegeven vraag en de gebruikelijke vrachtprijzen op de markt in aanmerking worden genomen.

Bronvermelding:

Internationale Organisaties
EUROSTAT
DONAUCOMMISSIE
MOEZELCOMMISSIE

Nationale overheidsinstanties
Bundesanstalt für Gewässerkunde (Duitsland)
Bundesamt für Güterverkehr (Duitsland)
Destatis (Duitsland)
Voies Navigables de France (Frankrijk)
WSD Süd-West (Duitsland)
WSD-OST (Duitsland)

Andere publiekrechtelijke organisaties
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (Duitsland)
Ifo Institut für Wirtschaftsforschung (ifo) (Duitsland)
Transport en Logistiek Nederland (Netherlands)

Privaatrechtelijke organisaties
ECORYS Research and Consulting (Nederland)
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB) (Belgie)
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ((Duitsland)
NEA Consulting (Nederland)
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) (Duitsland)

Binnenvaartorganisaties
CBRB
EBU
ESO
IVR
Kantoor Binnenvaart

Bedrijfsfederaties
EUROFER
Verein der deutschen Kohleimporteure (VDKI)

Havens
Antwerpen
Gent
Rotterdam

Met medewerking van:

Europese Commissie :
Rolf DIETER (Administrateur)

Secretariaat van de CCR:
Hans VAN DER WERF (Projectleider)
Jean-Paul WEBER (Administratief medewerker)
Norbert KRIEDEL (Econometrist)
Martine GEROLT (Secretariaat)
Bernard LAUGEL (Druk)

Contact: jp.weber@ccr-zkr.org

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

NEA
Hans VISSER
Bredewater 26
NL-2715 ZOETERMEER

Design
Bitfactory
Willem Buytewechstraat 40
NL-3024 BN Rotterdam

Impressum: Januari 2010

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

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

EUROPESE COMMISSIE
DIRECTORAAT-GENERAAL ENERGIE EN VERVOER