

Samenvatting

Containervervoer op het onderliggend vaarwegennet is slechts in zeer specifieke situaties economisch aantrekkelijk. Een belangrijke oorzaak hiervan is, dat veel binnenlands transport kleinschaliger en fijnmaziger is dan met de binnenvaart haalbaar. Om overeenkomsten in deze specifieke, economisch aantrekkelijke, situaties te vinden, is het aanbod van transport als uitgangspunt genomen: niet het transportaanbod is centraal gesteld, maar de scheepsgrootte. De variabelen zijn de beladingsgraad, de mogelijkheid om retourvracht te bemachtigen, het aantal stops dat gemaakt moet worden etcetera. Het transportpotentieel voor een bepaald scheepstype is hiervan het gevolg.

Dit sluit aan bij de situatie dat niet de verlader, de aanbieder van lading, maar de transporteur de overstap naar de binnenvaart zal moeten stimuleren. Dit is in het bijzonder actueel, omdat in het jaar 2000 de evenredige vrachtverdeling zal zijn afgeschaft. De schippers zullen dan zelf lading moeten verwerven. Vooral voor de vaart op de kleinere vaarwegen, waar dus ook kleine schepen nodig zijn, is nieuwbouw nauwelijks economisch verantwoord. Voor deze transporteurs is het schip het uitgangspunt, waarvoor hij lading zoekt.

Voor het vervoer van containers is de overslag een belangrijke kostenpost. Van grote invloed is het type overslagwerktuig en de mate waarin de investeringskosten verdeeld kunnen worden over meerdere gebruikers.

Voor de vergelijking van de verschillende transportmogelijkheden zijn twee scenario's doorgerekend:

- een ongunstig scenario met een kleine transportafstand, met veel kleine aanbieders van lading
- een gunstig scenario met een grotere transportafstand en minder aanbieders van lading.

Deze scenario's zijn doorgerekend. Tevens is de gevoeligheid van deze twee scenario's voor enkele andere parameters doorgerekend.

Summary

Container transport over the small inland waterways is only profitable in very specific situations. In this report, the size of the ship is the starting point, because newbuilding of the small ships needed on the smaller waterways is relative expensive, and therefore not feasible. The transport potential varies with parameters such as: the number of stops to be made and the load factor.

This approach is very useful, because in the year 2000 the transport market will be totally liberated. Then, the skippers will have to obtain shippings by themselves. For this, their ship will be the starting point.

For the determination of the transport costs two scenarios have been worked out: an unfavourable scenario with short transport distance, and many small sized shippings, and a more favourable scenario with longer transport distance and only a few bigger sized shippings.

For these scenarios the sensitivity to some other parameters is calculated as well.