



Marktobservatie in de Europese binnenvaart

Conjunctuurrapport 2 – oktober 2010

Bron: Secretariaat van de CCR – 5 oktober 2010)

Gehele binnenvaart:

In de eerste helft van 2009 bereikte de conjunctuur in de binnenvaart als gevolg van de economische crisis haar dieptepunt. Tegen deze achtergrond is het interessant om de ontwikkeling in de eerste helft van 2010 tegenover de eerste helft van 2009 te zien.

De volgende tabel toont de toename die in de eerste zes maanden van 2010 in de voor de binnenvaartsector belangrijke West-Europese landen¹ vastgesteld kon worden. Voor Duitsland, Frankrijk en België loopt deze toename op tot bijna 10%. Het transport van aardolieproducten werd in Zwitserland door een negatieve ontwikkeling gekenmerkt.

Tabel 1: Goederenvervoer over de vaarwegen in de eerste helft van het jaar 2010 / 2009

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 tonnen)	Ontwikkeling in % 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Duitsland	111.300	+11,6
Nederland*	70.151	+14,8
België	39.609	+11,2
Frankrijk	29.355	+9,3
Zwitserland**	3.674	-8,5

HJ = helft van het jaar; *Schatting op basis van de ladingafhandeling in Rotterdam en het modal-split-aandeel van de binnenvaart; **Rijnvervoer in de haven van Basel; Bronnen: VNF; Destatis; ITB; haven van Basel

Voor het verdere verloop van het jaar 2010 wordt met een lichte afzwakking van de opwaartse trend gerekend. Het herstel in 2009 en 2010 is grotendeels te verklaren door het feit dat de voorraden in industrietakken zoals de staalindustrie en de chemische industrie opnieuw werden aangevuld. Dit effect, dat het transport van grondstoffen heeft gestimuleerd, loopt stilaan ten einde. Over het algemeen mag voor 2010 van een positief tweecijferig getal bij de vervoersvraag worden uitgegaan.

Voor 2011 wordt van een verdere stijging van de vervoersvraag uitgegaan. Voor het spoorvervoer wordt een enigszins hogere stijging vastgesteld als voor het wegverkeer en de binnenvaart.

Drogeladingvaart:

1) Vraag:

De bouw, de staalindustrie en de energiesector vormen qua hoeveelheden de drie belangrijkste segmenten van de drogeladingvaart op de Rijn. De ontwikkeling van deze segmenten was in de eerste helft van het jaar echter heel verschillend.

Het onverwacht snelle herstel van de staalindustrie heeft daartoe geleid dat zich het transportvolume van ertsen en metaalschroot zodanig positief heeft ontwikkeld, dat enkele landen zoals Duitsland en Frankrijk opnieuw het niveau van voor de crisis hebben bereikt.² De sterke dalingen van het jaar 2009 werden dus gecompenseerd.

¹ Gegevens voor Nederland stonden jammer genoeg niet ter beschikking op het tijdstip dat dit rapport werd opgemaakt.

² Er moet echter worden gewezen op het feit, dat ertsen en metaalschroot heel belangrijk zijn op de Rijn en in Duitsland maar dat ze een wezenlijk gering aandeel hebben in Frankrijk.

Tabel 2: Vervoer van erts en metaalschroot over de waterwegen

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 tonnen)	Ontwikkeling in % 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Duitsland	17.500	+62,9
België	1.522	+6,4
Frankrijk	1.425	+81,8
Zwitserland*	47	+24

HJ = helft van het jaar; * Rijnvervoer in de haven van Basel; Bronnen: VNF; Destatis; ITB; haven van Basel

Ook vaste brandstoffen profiteren van het herstel van de staalindustrie en de verhoogde stroomopwekking, deze laatste een gevolg van de gestegen activiteiten van de industrie.

Tabel 3: Vervoer van vaste brandstoffen over de waterwegen

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 tonnen)	Ontwikkeling in % 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Duitsland	17.700	+26,3
België	3.383	+8,6
Frankrijk	2.376	+27,6
Zwitserland*	66	-14

HJ = helft van het jaar; * Rijnvervoer in de haven van Basel; Bronnen: VNF; Destatis; ITB; haven van Basel

De ontwikkeling bij stenen, aarde en bouwmaterialen zwakte daarentegen licht af. Dit hangt zeker niet in het laatst samen met de koude winter die de bouwindustrie in de eerste maanden van het jaar veel last bezorgde.

Tabel 4: Vervoer van stenen, aarde & bouwmaterialen over de waterwegen

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 tonnen)	Ontwikkeling in % 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Duitsland	20.300	-6
Frankrijk	10.768	-2,7
België	8.631	+7,6
Zwitserland*	255	-2

HJ = helft van het jaar; * Rijnvervoer in de haven van Basel; Bronnen: VNF; Destatis; ITB; haven van Basel

De prognoses voor de staalindustrie wijzen op een voortzetting van de sterke groei tot ver in het volgende jaar. Het expansietempo zal echter vanaf een bepaald tijdstip in 2011 logischerwijs afnemen. De groei in 2011 is voldoende om de crisis van de staalproductie uiterlijk dit jaar helemaal te overwinnen.

Het segment stenen, aarde en bouwmaterialen dat qua hoeveelheid zowel in Frankrijk als in Duitsland het belangrijkste segment is, stagneert langzamerhand.

In de containervaart voltrekt het herstel zich. In Frankrijk en Duitsland waren er stijgingen van respectievelijk 8,5 % en 21,4 % in de eerste helft van het jaar vast te stellen.

Samenvattend heeft dit voor de drogeladingvaart tot gevolg dat in het volgende jaar - op zijn minst in Duitsland en Frankrijk - het niveau van voor de crisis opnieuw bereikt zal worden.

Ondanks de toename van de vervoersvraag van de voor de binnenvaart belangrijkste industrietakken, zijn de vrachten in de drogeladingvaart op een laag niveau gebleven.

2) **Aanbod:**

In de drogeladingvaart is het aantal in begin 2010 op de markt gebrachte schepen in vergelijking met het voorafgaande jaar duidelijk gedaald.

Tussen begin van dit jaar en eind september werden alleen 14 motorvrachtschepen (capaciteit van 43 000 ton) en 6 duwbakken (capaciteit van 13 300 ton) op de markt gebracht. In 2009 lag dit cijfer over dezelfde periode bij 52 nieuwe motorvrachtschepen en 11 nieuwe duwbakken. Na de intrede van

de financiële crisis werden er klaarblijkelijk geen nieuwe schepen meer besteld, zodat tot en met eind van het jaar alleen een gering aantal nieuwe schepen op de markt te verwachten zijn.

Conclusie:

De stijging van de vervoersvraag sinds de tweede helft van 2009 heeft zich in 2010 voortgezet, en wel sneller dan vorig jaar nog door deskundigen werd vermoed. De situatie waarin ondernemingen zich bevinden, blijft desondanks moeilijk omdat de vrachtprijzen niet in dezelfde mate zijn toegenomen als de navraag. Daarbij is er nog steeds geen volledige benutting van de grotere schepen (> 3000 ton) en de koppelverbanden die ook naar de kleinere segmenten doorwerkt.

Tankvaart:

1) Vraag:

Segment van de olieproducten:

Nadat in 2009 het vervoerde volume in vergelijking met 2008 teruggelopen was, is de vraag in 2010 afhankelijk van het weer alleen tijdens de winter kortstondig gestegen. In Duitsland kon in de eerste helft van het jaar een daling van 9% ten opzichte van 2009 worden vastgesteld. De hoge olieprijs remt ook nu nog de vraag naar huisbrandolie af.

Voor de tweede helft van 2010 wordt gerekend met een aantrekking van de vraag, omdat de lage voorraad op den duur en vooral voor de winter niet gehandhaafd kan worden.

Segment van de chemie:

Het herstel in het segment van de chemie voltrekt zich sinds het dieptepunt in het begin van 2009 verder. In Duitsland werd het niveau van voor de crisis midden van 2010 bijna opnieuw bereikt.

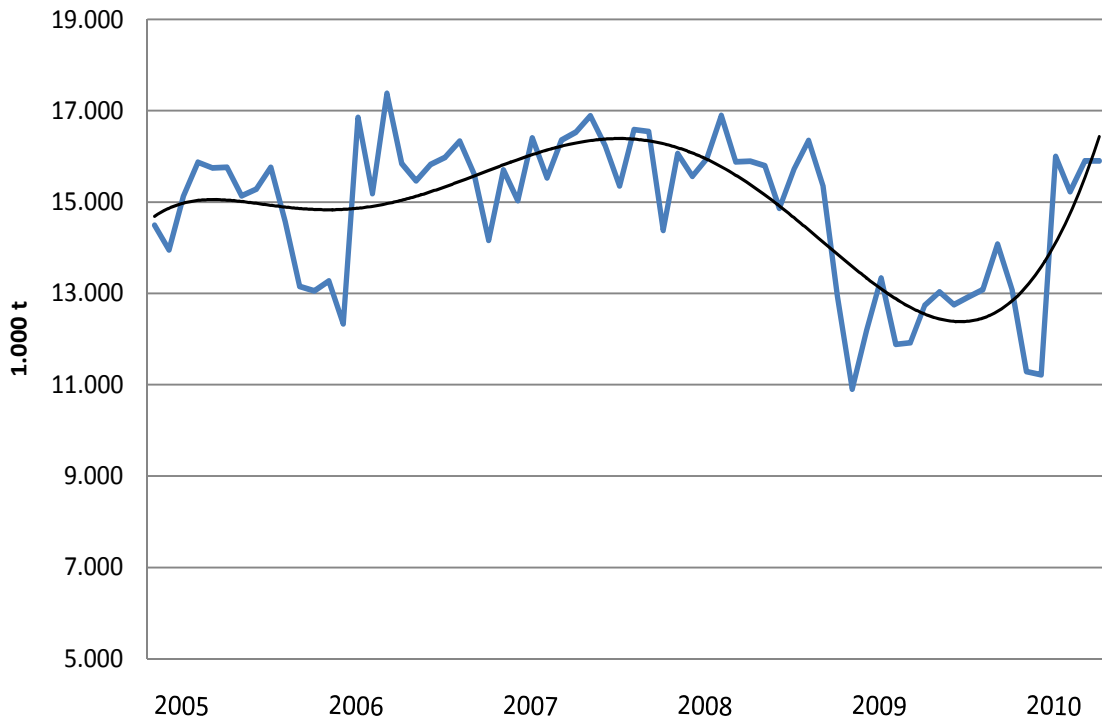
Uitgaande van de prognoses voor beide segmenten valt voor 2010 een stagnatie of een lichte stijging van de totale vraag in de tankvaart te verwachten omdat het door regressie gekenmerkte segment van de olieproducten de positieve effecten van het segment van de chemie op de achtergrond schuift.

De vrachten in de tankvaart lagen in de eerste helft van 2010 op een seizoengebonden laag niveau.

2) Aanbod:

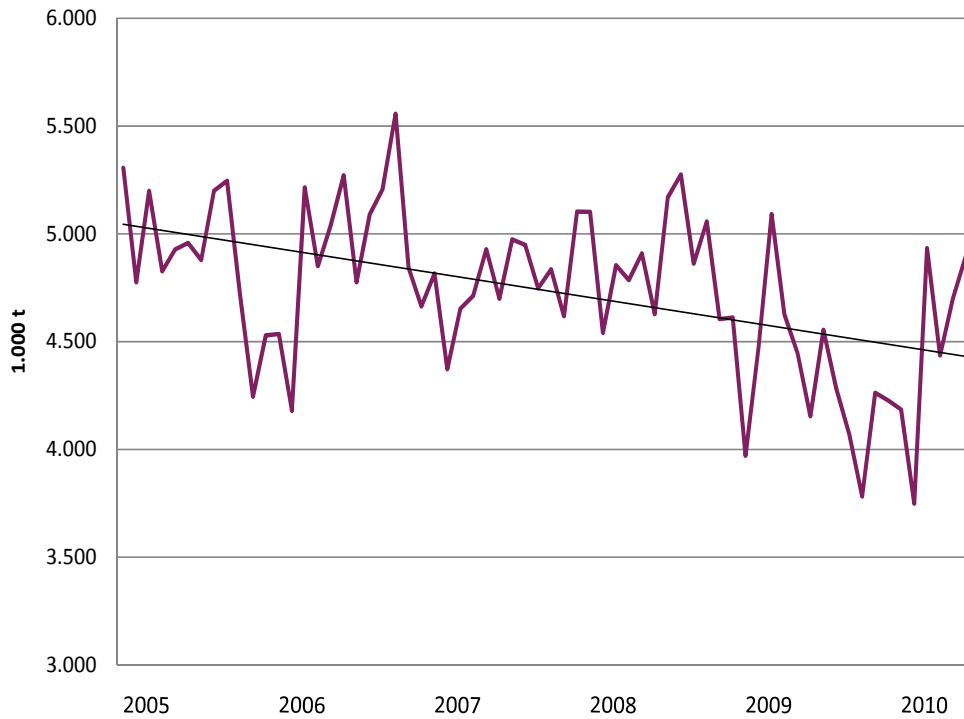
In de eerste 9 maanden van 2010 werden 34 nieuwe motortankschepen met een totale capaciteit van ongeveer 101 000 ton op de markt gebracht, tegenover 42 in de eerste 9 maanden van 2009. De herstructurering van de vloot zet zich voort.

Afbeelding 1: Vervoersvraag in de drogelandingvaart in Duitsland incl. trend*



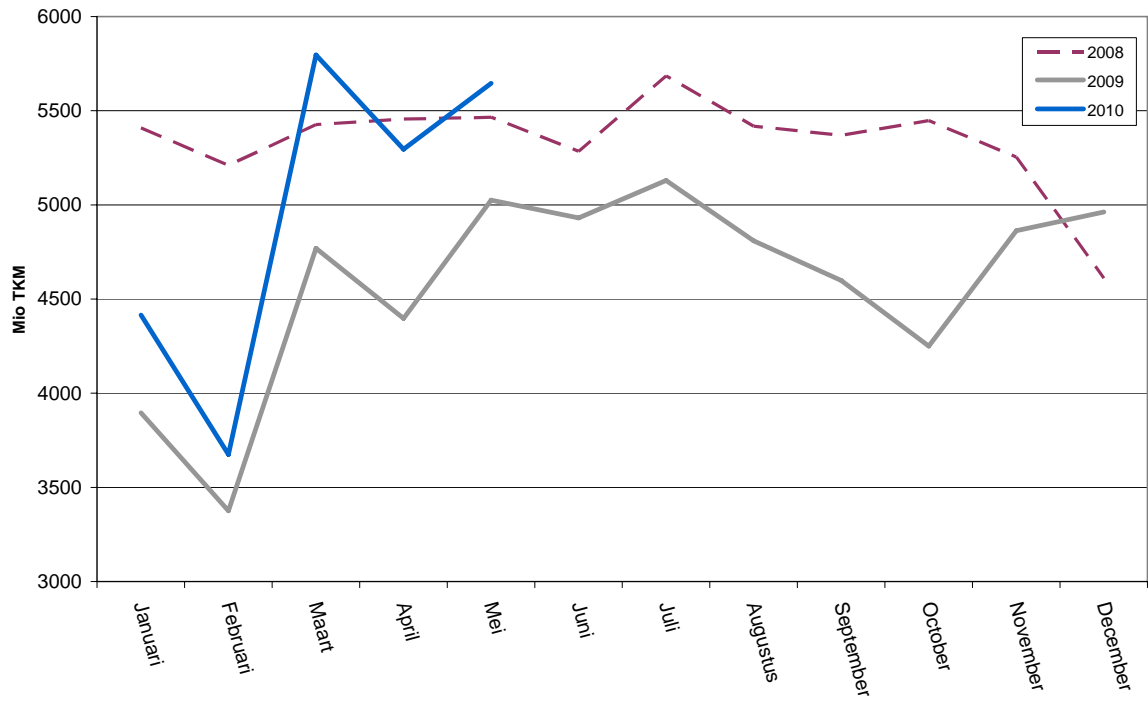
Bron: Destatis. * tot en met juni 2010

Afbeelding 2: Vervoersvraag in de tankvaart in Duitsland incl. trend*



Bron: Destatis. * tot en met juni 2010

Afbeelding 3: Vervoersprestatie in Duitsland



Bron: Destatis

Prognoses voor het eind van 2010 en de begin van 2011 (Duitse binnenvaart)

Sector	Productie/ Invoer	Aandeel in het totale vervoer	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage Te voorziene invloed op de vervoersvraag (vergeleken bij het vorig jaar)
Landbouw	unterdurchschnittliche Ernte in 2010	16,00%	-
Kolen	Prognose invoer + 8 % tegenover 2009	19,00%	+++
Staalindustrie: Ertsen	Duitse staalproductie: in 2010: + 35 % vergeleken bij het vorig jaar	20%	+++++
Staalindustrie: ijzer, staal	Duitse staalproductie: in 2010: + 35 % vergeleken bij het vorig jaar	8,00%	+++++
Bouwstoffen	Koude winter, (zwakke vraag in de bouwsector)	27,00%	-
Andere goederen / Containers	Wereldhandel herstelt zich verder, maar langzaam	10%	++++
Algemene prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de drogeladingvaart			+ + +
Aardolieproducten	Hoge Olieprijs, volle opslagplaatsen in de tweede helft van het jaar	62%	-
Chemie	Chemieproductie herstelt zich	38%	++
Algemene prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de tankvaart			0

Bronnen:

Eurofer

Wirtschaftsvereinigung Stahl

Verein deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Prognoses CCR op basis van historische ontwikkelingen en berekeningen

Groei:

0 % 0

1 % tot 5 % - / +

6 % tot 10 % -- / ++

11 % tot 15 % --- / +++

16 % tot 20 % ---- / ++++

meer dan 20 % ----- / +++++