



Marktobservatie in de Europese binnenvaart

Conjunctuurrapport – april 2011

(Bron: CCR-secretariaat)

Dit rapport geldt als een tussentijds verslag ten opzichte van de halfjaarlijkse rapporten in het kader van de Marktobservatie. Het behandelt de meest recente ontwikkelingen in de Europese binnenvaart.

Totale binnenvaart:

Nadat 2009 in het teken van de economische crisis stond, heeft het goederenvervoer zich tot eind 2010 duidelijk hersteld, tenminste wat betreft de vervoersvraag in West-Europa. De onderstaande tabel laat zien dat de binnenvaart in 2010 in belangrijke West-Europese landen een aanmerkelijke groei in het goederenverkeer heeft geboekt.

Tabel 1: Goederenverkeer op waterwegen in 2010 / 2009

Land	2010 (in 1.000 ton)	Wijziging in % 2010 / 2009
Nederland*	geen gegevens	+15
Duitsland**	191.525 *	+14
België***	geen gegevens	+12
Frankrijk	60.451	+7,7
Zwitserland #	6,5	+11,4

* Schatting op basis van de maritieme omslag van de belangrijkste zeehavens. ** Duitsland: slechts tot november; Frankrijk, Zwitserland: alle 12 maanden. *** Schatting volgens de havens van Antwerpen en Gent, # Schatting volgens het Rijnverkeer in de Zwitserse Rijnhavens; bronnen: VNF; Destatis; Haven Rotterdam, Haven Amsterdam; Haven Antwerpen, Haven Gent; Haven Bazel; berekeningen CCR

Voor 2011 moet tegen de achtergrond van de algemene groei- en conjunctuurprognoses op een vertraging worden gerekend. Desondanks mogen de gevolgen van de financiële crisis van 2008-2009 (voor de vervoersvraag) daarmee in principe als afgesloten worden beschouwd. Daaraan verandert het langzamere tempo in de exportintensieve landen Duitsland, Nederland en Zwitserland na de effecten van het inhalen van de achterstand in industrie en handel niets.

In ieder geval mag worden verwacht dat het niveau van voor de crisis (2008) in het komende jaar wordt overschreden.

Drogeladingvaart:

1) Vraag en vrachtniveau:

Vraag

De volgende resultaten volgens afzonderlijke goederengroepen zijn, gezien de ontbrekende gegevens voor Nederland en België, afgestemd op het Duitse en Franse netwerk van waterwegen.

De wat hoeveelheden betreft belangrijkste drie segmenten van de drogeladingvaart zijn de bouwindustrie, de staalindustrie en de energiesector. De ontwikkeling in 2010 was hier zeer verschillend.

In Duitsland steeg het transport van **ertsen en metaalafval** met 45%, in Frankrijk met 57%. Bij **ijzer- en staalproducten** werd een groei van 14% (Duitsland) resp. 31% (Frankrijk) geconstateerd.

Bij **kolen** is een iets geringere dynamiek waar te nemen dan bij ertsen. Dit heeft te maken met de tweedeling van de kolenmarkt. Bij cokes kon in het kader van de gestegen staalproductie een vergelijkbare groei als bij ertsen worden genoteerd, terwijl kolen voor energiecentrales tengevolge van prijsnadelen in vergelijking met aardgas verliezen boekten. Per saldo steeg in Frankrijk het kolentransport op waterwegen met 15% en in Duitsland met 27%.

Bij **stenen, aarde en bouwmaterialen** stagneerde het transport – zoals in het laatste conjunctuurrapport werd verwacht – zowel in Duitsland (+/- 0 %) als in Frankrijk (-0,8 %).

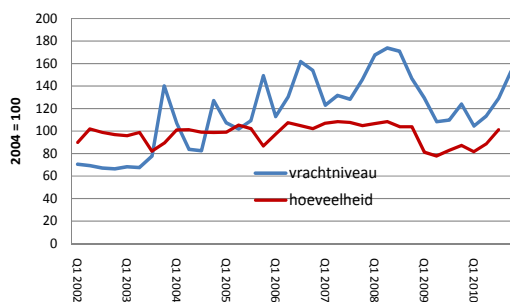
In de **containersector** maakt het herstel vorderingen. In Frankrijk was er een winst van 11% en in Duitsland tot en met november +20%. De gebeurtenissen in Japan kunnen voor een beperkte teruggang zorgen. Hoewel Japan een betrekkelijk gesloten economie is en het containervervoer met China van veel grotere betekenis is, kunnen de gebeurtenissen in dit land voor bepaalde vervoersrelaties van grotere betekenis zijn.

Vrachtpercentages

Als gevolg van de aantrekkende vraag zijn de vrachten in de drogeladingvaart vanaf begin 2010 duidelijk gestegen ten opzichte van het jaar daarvoor. Toch moet worden geconstateerd dat de procentuele afstand tussen het vrachtniveau eind 2010 en het niveau van voor de crisis nog groter is dan bij de ontwikkeling van de hoeveelheden:

Het vrachtniveau lag in het vierde kwartaal van 2010 nog 9% onder de top van het niveau van voor de crisis (dat in het eerste kwartaal van 2008 was bereikt). Bij de hoeveelheden was de afstand tot het niveau van voor de crisis merkbaar geringer.

Afbeelding 1: Ontwikkeling van vrachten en de vervoersvraag * in de drogeladingvaart



Bron: NEA; Destatis; berekeningen CCR. * Transport op de Rijn.

In de drogelading bewogen de vrachten zich nog op een niveau dat in talrijke gevallen geen bevredigende exploitatie mogelijk maakte.

Dit is hoofdzakelijk te verklaren door de opmerkelijke capaciteitsgroei (zie volgende alinea). Deze situatie brengt vele scheepvaartbedrijven, vooral particulieren, in een kritieke financiële positie, waarin hun overleven afhankelijk wordt van de opstelling van de banken.

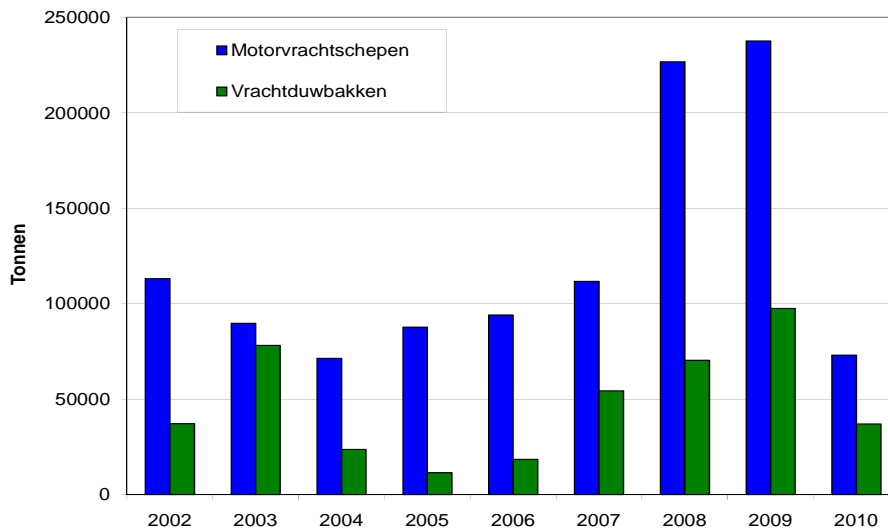
Zo zijn er onlangs schepen bij opbod verkocht. Deze werden vervolgens door de betrokken bank tegen een relatief hoge prijs aangekocht.

2) Aanbod:

Volgens de meest actuele gegevens zijn er in 2010, 24 nieuwe vrachtmotorschepen met een capaciteit van ca. 73.000 ton en 24 vrachtduwbakken met een capaciteit van 37.000 ton op de markt bijgekomen. Dit bevestigt de aangekondigde duidelijke teruggang van de nieuwbouw in deze sector.

Ook al is het aantal gesloopte drogeladingschepen in 2010 in vergelijking met de voorgaande jaren duidelijk toegenomen, de aan de markt onttrokken capaciteit (ca. 25.000 ton) belooft slechts 1/5 van de toegevoegde capaciteit. Bovendien moet er rekening mee worden gehouden dat de toegevoegde capaciteit een hogere productiviteit te zien geeft dan de gesloopte tonnage.

Afbeelding 2: Nieuwbouw in de drogeladingvaart



Bron: IVR

3) Vooruitzicht 2011:

In totaal zal het staalverbruik in 2011 waarschijnlijk iets minder sterk stijgen dan in het jaar ervoor, gelet op de duidelijke vertraging van de automobielsector en een lichte daling in de machinebouw bij slechts geringe verbeteringen in de bouwsector. Het transport van erts, metaalafval en staalproducten zal daarom in 2011 minder sterk toenemen dan 2010 te zien gaf.

De vraag naar transport in het voor de hoeveelheden belangrijke segment zand, aarde en bouwmaterialen zal 2011 waarschijnlijk profiteren van de licht stijgende particuliere bouwinvesteringen. Toch wordt voor dit segment slechts een lichte stijging van ca. 1-2% verwacht.

Bij elkaar vloeit daaruit voor de drogeladingvaart voort, dat de vraag naar transport in 2011 duidelijk minder zal toenemen dan in het hersteljaar 2010 het geval was. Er moet gerekend worden op een groei tussen 1 en 5%.

Tankscheepvaart:

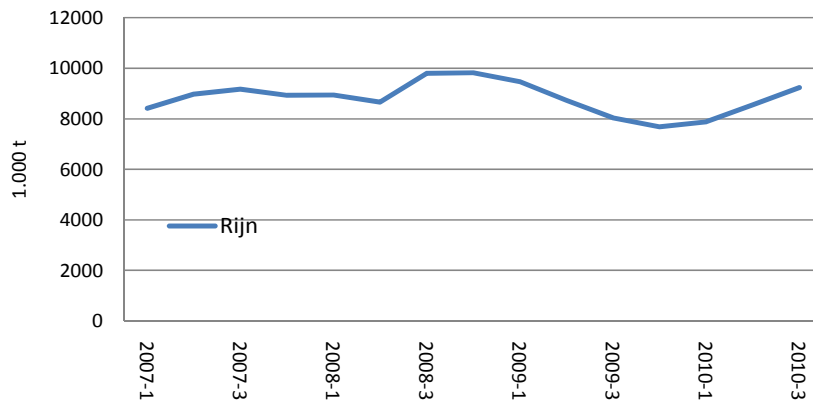
1) Vraag en vrachtniveau

Vraag

Het transport van **aardolieproducten** gaf voor de Rijn alsmede voor het totale netwerk van waterwegen in Duitsland in de loop van 2010 een herstel te zien. Dit werd ten dele veroorzaakt door voorraadvorming.

Per saldo stagneerde echter het transportvolume in vergelijking met het voorgaande jaar, wat teruggevoerd kan worden op een zwakke vraag in de eerste helft van het jaar. Op Franse waterwegen steeg het transport van aardolieproducten met 20% in vergelijking met het jaar ervoor.

Afbeelding 3: Transport van aardolieproducten op de Rijn



Bron: Destatis

Bij **chemische producten** was het herstel in 2010 zeer sterk. Op de Rijn werd het niveau van voor de crisis (4,6 milj. ton; derde kwartaal van 2008) al in het eerste kwartaal van 2010 weer bereikt. In het derde kwartaal van 2010 werd ca. 5,2 milj. ton getransporteerd. In totaal was er tot oktober op de Duitse waterwegen een toename van 20% in vergelijking tot het jaar ervoor. In Frankrijk kon een groei van +14,5% worden genoteerd.

Afbeelding 4: Transport van chemische producten op de Rijn en chemische industriële productie*

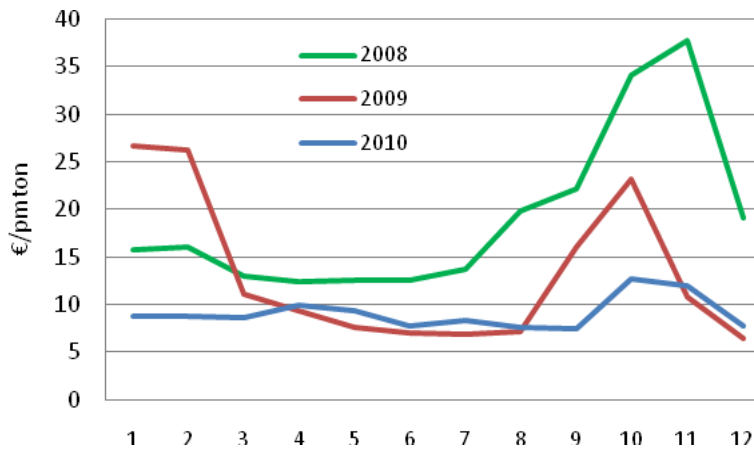


Bron: Destatis * Chemische productie in Duitsland

Vrachtniveau

Aan het begin en tegen het einde van 2010 lagen de vrachten in de tankscheepvaart op een lager niveau dan in de twee voorgaande jaren. In de herfst viel het positieve seizoenseffect lager uit dan anders, wat minder met de vraag van doen had en meer met de gunstige waterstand en de sterke uitbreiding van het aanbod (zie volgende alinea).

Afbeelding 5: Gemiddeld vrachtniveau voor gasolie in 2008, 2009 en 2010 in de Rijnvaart *



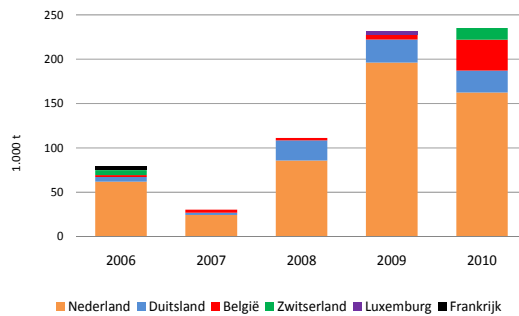
Bron: Gegevens van PJK International; berekeningen CCR. Cijfers 1 t/m 12 = maanden. * Gemiddelde waarden van de gasolievrachten vanaf Rotterdam voor 6 bestemmingen langs de Rijn

Berekeningen laten zien dat als gevolg van de lagere vrachten de brancheomzet in de tankvaart ondanks grotere vervoerde hoeveelheden is gedaald. Dit was vooral in het eerste kwartaal en in de tweede helft van het jaar het geval, in het tweede kwartaal was er een hogere omzet.

2) Aanbod:

Wat betreft de nieuwbouw in de tankvaart liet 2010 een vergelijkbaar beeld zien als het jaar ervoor (zie grafiek). Dit komt in wezen voort uit de ombouw van de vloot van enkelwandige naar dubbelwandige schepen. In die context zijn in 2008 door de sterker inzakkende vraag in de droge lading op het laatste moment bestellingen van drogeladingschepen gewijzigd in bestellingen voor tankschepen.

Afbeelding 6: Nieuwbouw in de West-Europese tankvaart



Bron: IVR; Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest

Door de verschillende ontwikkeling van aanbod en vraag ontstaat er in de tankvaart een structurele overcapaciteit.

Zo nam de vraag in de totale tankvaart (op de Rijn) tussen 2003 en 2010 met slechts 4% toe, terwijl de totale vlootcapaciteit van Nederland, Duitsland, België, Zwitserland en Luxemburg met ca. 35% is gestegen.

3) Vooruitzicht 2011

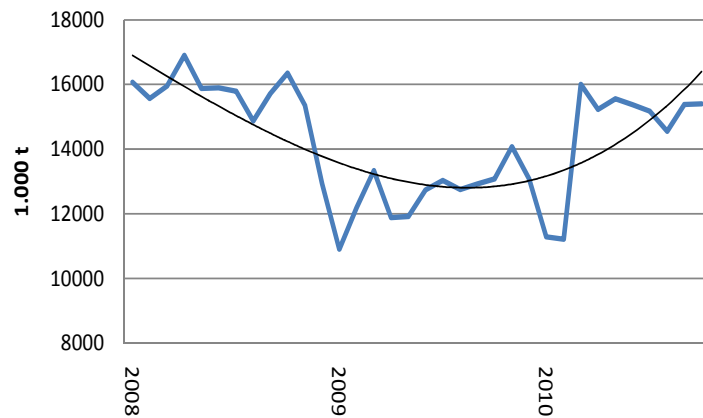
Voor 2011 moet, gezien de te verwachten stijgingen van de olieprijs en de nog aanwezige voorraden voor de Rijn en voor Duitsland, worden uitgegaan van een lichte afname bij aardolieproducten. Het chemiesegment staat, zoals dat geldt voor de drogelading, in het teken van een vertraging van het enorme tempo van herstel. Hier kan echter desondanks op een verdere groei worden gerekend.

Ook in de tankvaart is het waarschijnlijk dat het transportvolume in 2011 geringer zal stijgen dan in 2010. Een toename van 1 tot 5% mag worden verwacht.

*

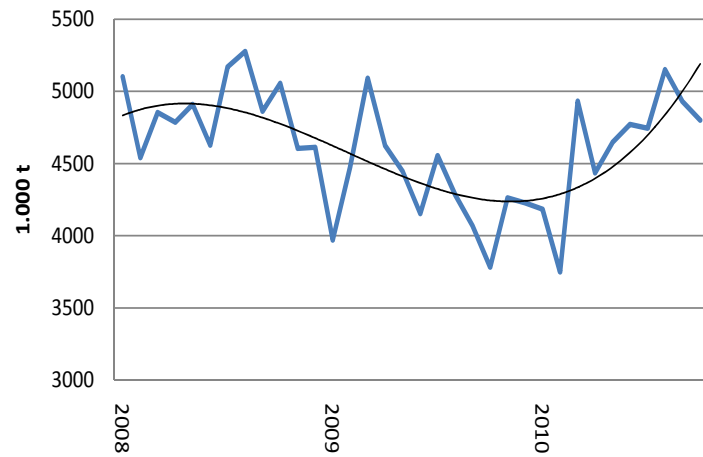
aanhangsel:

Afbeelding 7: Maandelijkse vervoersvraag in de drogeladingvaart in Duitsland incl. trend*



Bron: Destatis. * tot en met oktober 2010

Afbeelding 8: Maandelijkse vervoersvraag in de tankscheepvaart in Duitsland incl. trend*



Bron: Destatis. * tot en met oktober 2010

Afbeelding 9: vervoersprestatie in de Rijnvaart



Bron: Destatis.

Prognoses voor 2011 (Duitse binnenvaart)

Sector	Productie/import	Aandeel in het totale verkeer	verwacht effect op de vervoersvraag (in vergelijking met het vorige jaar)
Landbouw	Slechte oogsten gecompenseerd door meer import	16,00%	0
Kolen	Prognose vervoer + 5% in vergelijking met 2010	19,00%	+
Staalindustrie: ertsen	Duitse staalproductie: in 2011: + 7% in vergelijking met het vorige jaar	20%	++
Staalindustrie: ijzer, staal	Duitse staalproductie: in 2011: + 7% in vergelijking met het vorige jaar	8,00%	++
Bouwmaterialen	Licht herstel in de bouw, maar wederom een koude winter	27,00%	+
Andere goederen / containers	gelijkblijvende groei in het containertransport	10%	+++
Totale prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de drogeladingvaart			+
Aardolieproducten	Hoge olieprijs, voorraadeffecten uitgewerkt	60%	0
Chemie	Chemische industrie +5 tot +10%	40%	++
Totale prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de tankvaart			+

Bronnen:

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Prognoses CCR op basis van historische ontwikkelingen en berekeningen

Ontwikkeling

0%	0
1% t/m 5%	- / +
6% t/m 10%	-- / ++
11% t/m 15%	--- / +++
16% t/m 20%	---- / ++++
meer dan 20%	----- / ++++