

SAMENVATTING

Hoewel er op dit moment nog geen definitieve cijfers voor heel Europa ter beschikking staan, kan toch al worden vastgesteld dat in Duitsland, dat het centrum vormt van het Europese waterwegennet, de vorig jaar door de binnenvaart vervoerde hoeveelheden als gevolg van de financiële crisis 17 % zijn gedaald. De transportprestatie nam iets minder af, namelijk 13 %. De Franse binnenvaartmarkt had minder onder de crisis te lijden, hetgeen vooral toe te schrijven is aan het grote aandeel van landbouwproducten die op deze waterwegen worden getransporteerd. Landbouwproducten en veevoerders bleken verregaand resistent tegen de economische en financiële crisis, aangezien zij eerder afhangen van natuurlijke factoren zoals weersomstandigheden.

De wereldeconomie en ook de economie in Europa hebben zich sinds het dieptepunt in de eerste helft van 2009 weer duidelijk hersteld en bovendien sneller dan de meeste deskundigen oorspronkelijk verwachtten. Sinds de herfst van 2009 en met name ook de eerste maanden van 2010 heeft zich het herstel in een aantal belangrijke branches en industrietakken versneld. De capaciteitsbenutting is in diverse, belangrijke industrietakken duidelijk gestegen, zoals bijvoorbeeld in de Duitse staalnijverheid, die van 50 % in het voorjaar van 2009 naar 87 % in het voorjaar van 2010 klom. De vooruitzichten voor de transportvraag in het lopende en komende jaar zijn in het licht van de wereldwijde economische opleving in principe positief, hoewel het uiteindelijke plaatje per goederensegment relatief sterk kan verschillen.

Voor **bulkgoederen** was 2009 een jaar waarin de transportvraag merkbaar aantrok. In de laatste maanden van het jaar lagen de vervoerde hoeveelheden al weer bijna 15 % boven het diepste punt tijdens de crisis. De prognoses voor belangrijke industriële branches, met de staalindustrie aan kop, wijzen op een voortzetting van dit herstel in gelijk tempo voor de rest van 2010. Voor de Duitse staalnijverheid verwacht men bijvoorbeeld een groei van de productie van 15 %, met een dienovereenkomstig positief gevolg voor het vervoer van staalproducten, kolen, erts en metaalschroot door de binnenvaart. In de sector containervervoer lijkt het herstel nog sneller te verlopen. Rond 2/3 van de hoeveelheden die verloren gingen, zijn weer teruggewonnen en voor 2010 wordt voor de binnenvaart alles bij elkaar genomen een groeipercentage van rond de 20 % verwacht.

In zijn totaliteit wordt voor 2010 op dit moment uitgegaan van een stijging van de transportvraag in de drogeladingvaart (op de Duitse waterwegen) die, in vergelijking met vorig jaar, onder de tien procent ligt.¹ Aangezien de transportvraag al in 2008 door de financiële crisis onder druk kwam te staan, is het beter het jaar 2007 als referentiejaar voor de binnenvaartmarkt te nemen. Voor de Duitse waterwegen kan worden vastgesteld dat - uitgaande van het jaar 2009 - de vervoershoeveelheden met 25 % zouden moeten toenemen om opnieuw het niveau van 2007 te bereiken.

Daar komt nog het feit bij dat het transportaanbod in West-Europa sinds 2007 met ongeveer 6 % gegroeid is. De nieuwe eenheden die op de markt gekomen zijn, beschikken potentieel gezien over een hogere productiviteit dan de oudere schepen. Om een zelfde evenwicht tussen vraag en aanbod op de markt te bereiken als in 2007, zou de transportvraag dus naar schatting rond een derde moeten toenemen.

In de **tankvaart** zullen de fors gestegen aardolieprijzen de vraag naar het vervoer van aardolieproducten vermoedelijk afremmen. Men moet rekenen op een eerder matige vraag. Het resultaat voor het gehele jaar zal vermoedelijk alleen door factoren die met de weersomstandigheden samenhangen enigszins beter kunnen worden. De koude winter 2009/2010 heeft zeker bijgedragen aan een hoger verbruik van stookolie, dat negatieve factoren gedeeltelijk opheft. Een echte ommekeer in de vraag in het aardoliesegment zoals deze zich nu presenteert, valt alleen te verwachten als de conjunctuur opnieuw sterk zou instorten; een dergelijk scenario leidt in de regel tot een instorting van de aardolieprijs, waardoor de transportvraag een krachtige impuls zou krijgen. Een scenario met een drastische omkeer van de trend is voor de komende maanden echter niet zeer waarschijnlijk. Men

¹ Deze prognose is gebaseerd op econometrische modellen van het secretariaat van de CCR in verbinding met de vooruitzichten van de beroepsverenigingen die voor de binnenvaart het belangrijkste zijn.

moet eerder rekenen op een voortzetting van de lichte stijging, met olieprijsen die voorlopig op een relatief hoog niveau zullen blijven liggen.

De chemische sector bevindt zich net als het segment van de drogeladingvaart nog steeds in een „inhaalphase“. De vraag van de kant van de chemische industrie zal daardoor in de loop van het jaar vermoedelijk verder aantrekken.

In de eerste helft van 2009 zijn de vrachtprijzen door de dalende transportvraag verder weggezakt. De laagste stand werd halverwege het jaar bereikt en pas in de herfst ging het dankzij de opleving van de transportvraag weer licht bergopwaarts. De lage waterstanden, die van tijd tot tijd een volle belading van de schepen verhinderde, heeft eveneens hiertoe bijgedragen. De vrachtprijzen lagen uiteindelijk in het vierde kwartaal duidelijk boven het dieptepunt in de zomer.

Nadat de buitengewone vraag in de tankvaart, die gedeeltelijk samenhang met het aanvullen van de voorraden van minerale olieproducten, op zijn laatst in het eerste kwartaal van 2009 voorbij was, zakten ook hier de vrachtprijzen weer terug naar een zeer laag niveau. Halverwege 2009 bereikten zij het laagste punt. Pas in de herfst van 2009 viel er weer een stijging waar te nemen. Dit past binnen het beeld van de seizoensgebonden transporten voor de winter en de lage waterstanden, die de diepgang beperkten.

