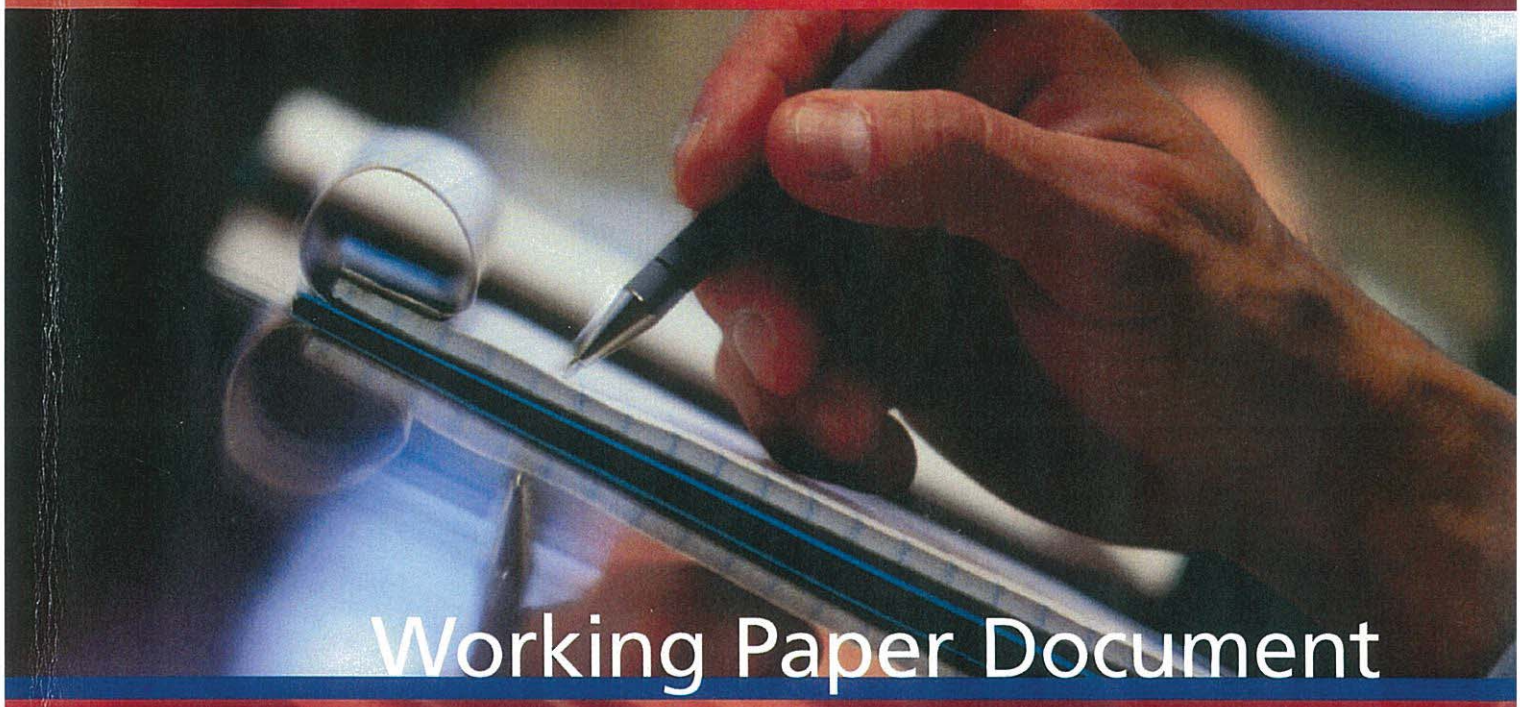
ECONOMISCH BELANG VAN DE BELGISCHE HAVENS:

Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel Verslag 2008



Working Paper Document

van Claude Mathys

Juli 2010 Nr 192

NationaleBank VAN BELGIË
Eurosysteem

steeds aan, op de voet gevolgd door MSC. CMA-CGM staat op de derde plaats. In de top tien is de helft van de exploitanten afkomstig uit ontwikkelingslanden, vier uit West-Europa en één uit Japan. Deze tien maatschappijen nemen iets meer dan de helft van de laadcapaciteit van de wereldvloot van containerschepen voor hun rekening.

Het verloop van de vrachttarieven per TEU op de belangrijkste maritieme routes varieerde in 2008 van de ene route tot de andere. De routes Azië - Verenigde Staten en Europa - Verenigde Staten lieten een daling optekenen, in tegenstelling tot de routes over de Stille Zuidzee, Europa - Azië en Verenigde Staten - Europa. De tijdsbevrachtingstarieven van de containerschepen zijn voor de meeste categorieën van schepen gedaald. Alleen de kleine schepen met en zonder eigen laadgerei zijn erin geslaagd hun tarieven te handhaven.

Maritieme havens

Uitgedrukt in aantal geladen en geloste TEU blijft Singapore de grootste haven ter wereld in 2008, met een groei van 7%. De haven van Shanghai is in dezelfde mate gegroeid en handhaaft zich op de tweede plaats. Beide havens hadden het jaar voordien een groei met twee cijfers laten optekenen. Hong Kong staat nog steeds op de derde plaats in de rangschikking. De groei van de haven is verder vertraagd in 2008 en bedraagt nog nauwelijks 1%, terwijl de haven van Shenzen, die vierde is in de rangschikking, nog met moeite 1,5% haalt, bijna een decimering van zijn groeitempo. Rotterdam, de eerste Europese haven, is teruggevallen van de zesde naar de negende plaats, en Hamburg van de negende naar de elfde. Antwerpen wint een plaats en staat nu op de dertiende plaats. Wat betreft de wereldwijde exploitanten van terminals die actief zijn in de sector van het mondiale containervervoer, heeft PSA International de leiderspositie van Hutchison Port Holdings overgenomen. APM terminals en DP World blijven respectievelijk op de derde en vierde plaats staan.

De afgelopen jaren heeft de sterke groei van de markt, met hoge prijzen, de **bestelling van schepen** fors omhooggejaagd. Uitgedrukt in brt en in aantal, overtrof het volume van geleverde schepen dat van het jaar 2007, nochtans een zeer gunstig jaar. In het jaar 2008 werden records opgetekend, voornamelijk in de sector van de bulkschepen. Begin 2009 overtrof het volume van bestelde Capesize-schepen dat van de in gebruik zijnde vloot. In het licht van de overcapaciteit en de ommekeer van de markttendens, bestond één van de reacties van de reders erin opnieuw te onderhandelen over een deel van hun bestellingen van nieuwe schepen of zelfs bestellingen te annuleren. Bovendien konden sommige bestellingen niet worden nagekomen als gevolg van financiële problemen. Ondanks de zeer lage prijzen werden sommige oudere schepen tot schroot herleid en andere afgedankt, waardoor het aanbod van schepen iets kon worden teruggedrongen.

Europees Marco Polo-Project

In september 2009 hebben het Europees Parlement en de Raad de Europese verordening tot instelling van het tweede Marco Polo-programma [20] geamendeerd. In dit amendement werden de toekenningsvoorwaarden voor steun in het kader van dit programma herzien. Als gevolg van de evaluatie van het programma werden immers bepaalde wijzigingen aanbevolen om de efficiëntie van het project te verbeteren: de toegang voor de kleine ondernemingen vergemakkelijken door de drempels te verlagen waarvoor het project in aanmerking kan worden genomen, de steunbedragen verhogen, de tenuitvoerlegging van het programma en de administratieve procedures vereenvoudigen. Zo heeft - van de 22 in 2009 geselecteerde projecten - voor het eerst een dossier betrekking op de snelwegen van de zee. Het betreft een ropax-verbinding [21] tussen Saint-Nazaire en Gijon. De verbinding zal worden geëxploiteerd door de maatschappij GLD Atlantique. Volgens plan ondersteunen behalve de Europese Commissie ook Frankrijk en Spanje het project financieel. Deze snelweg zou moeten bijdragen tot het terugdringen van het verkeer in de westelijke Pyreneeën.

[20] Het Marco Polo-programma is een project van de Europese Commissie om de modale omschakeling van het goederenvervoer over de weg naar vervoer over zee, per spoor of over de binnenwateren te stimuleren.

[21] Ropax: Roll-On-Roll-Off-Passenger-ship / ferry, veerboot met passagiers.