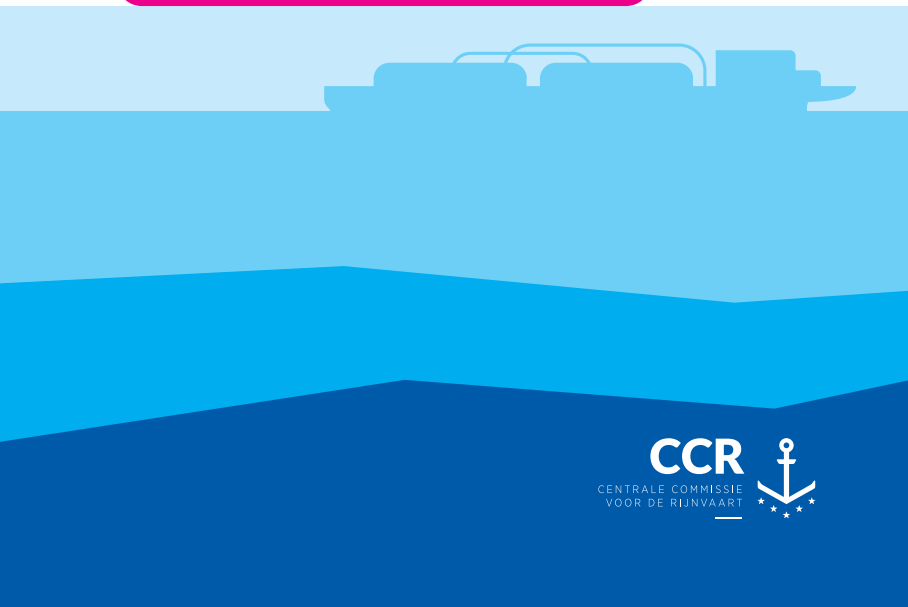
MARKET INSIGHT

EUROPESE BINNENVAART

GEPUBLICEERD IN DE

WINTER 2016/2017



CCR
CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Market Insight

EUROPESE BINNENVAART

Gepubliceerd in de

Winter 2016/2017

OVERZICHT

SAMENVATTING (P.4)

01 **ECONOMISCHE CONTEXT** (P.7)

Economische situatie in Europa **(p.8)**
Industriële activiteit en binnenvaart **(p.10)**
Verwante sectoren van de binnenvaart **(p.12)**

02 **GOEDERENVERVOER OP DE BINNENWATEREN EN IN HAVENS** (P.15)

Vervoersprestatie in Europa **(p.16-18)**
Vervoersprestatie in de belangrijkste Europese binnenvaartlanden **(p.20)**
Vervoer van droge bulkgoederen, vloeibare bulkgoederen en containers **(p.22)**
Overslag in Europese havens **(p.24-26)**

03 **EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN** (P.29)

Evolutie van de omzet in Europa **(p.30)**
Vracht- en brandstofprijzen **(p.32)**
Vrachtprijzen en waterstanden **(p.34)**

04 **VOORUITZICHTEN** (P.35)

Focus op staalindustrie **(p.38)**
Voorspellingsmodel en resultaten **(p.40)**
Vooruitzicht wereldhandel en vervoerstendensen **(p.42)**

SAMENVATTING

In de eerste helft van 2016 werd de context waarbinnen de Europese binnenvaart zich afspeelt, gekenmerkt door een aan de ene kant over het algemeen vrij positieve groei in Europa, die te danken is aan de intracommunautaire handel, terwijl aan de andere kant de algemene teruggang in de mondiale economie de ontwikkeling nog steeds tempert. In de Eurozone wordt verwacht dat de economische groei in de loop van 2017 rond de 1 à 2% zal blijven liggen.

De Rijnoeverstaten, die in de Europese binnenvaart een sleutelrol bekleden, zijn goed voor 84% van het Europese vervoer over water, terwijl de Donaustaten op hun beurt 15% voor hun rekening nemen.

De normaal gesproken sterke correlatie tussen de Europese industriële groei en de vervoersprestatie in de Europese binnenvaart werd in de tweede helft van 2015 als gevolg van een buitengewoon lang aanhoudende periode van laag water abrupt doorbroken. De lage waterstanden hebben met name de vraag in Duitsland sterk beïnvloed. Na de ultranationalistes eind 2015, trok het vervoer het vervoer over de Rijn begin 2016 weer aan, waarbij vrijwel hetzelfde niveau als in de eerste zes maanden van 2015 werd bereikt. In de eerste helft van 2016 lag het vervoersniveau 2,1% onder het niveau van het eerste semester van 2015. Het vervoer over de Donau had op zijn beurt in de eerste zes maanden van 2016 met een moeilijke situatie te kampen. Als gevolg van de buitengewoon slechte oogsten en de teruggang in het vervoer van granen en landbouwproducten, daalde het vervoer in vergelijking met 2015 over de Donau gemiddeld met 31%. Andere goederen toonden daarentegen een aanzienlijke toename in het vervoer over de Donau, zoals bijvoorbeeld metalen en aardolieproducten.

Het herstel van het vervoer over de Rijn verliep met verschillende snelheden, al naar gelang het marktsegment (droge lading, vloeibare bulkgoederen, containers). Het containervervoer nam na de laagwaterperiode een hoge vlucht, met een verhoging van 20% ten opzichte van eind 2015 en bereikte in het tweede kwartaal van 2016 met meer dan 4 miljard TKM in Europa een recordhoogte qua vervoersprestatie. Het vervoer van droge lading is in de loop van de eerste zes maanden van 2016 weliswaar weer toegenomen, maar bereikte - gemeten over dezelfde periode - toch nog niet helemaal het vervoersniveau van 2015, terwijl vloeibare bulkgoederen, die bestemd zijn voor een meer dynamische industrietak en bovendien de wind in de rug hebben dankzij de lage aardolieprijzen, al naar een vervoersniveau klommen dat boven dat van 2015 ligt.

De vervoersmarkt voor ijzerertsen en metaal speelt zich voor 2/3 onverminderd af op de Rijn, Moezel en Saar, maar hierbij gaat het om een marktsegment dat in dit gebied eerder stagnatie vertoont vanwege de zeer harde mondiale concurrentiestrijd in de staalnijverheid.

Nederland is de Rijnoeverstaat met de grootste groei in de eerste twee kwartalen van 2016 in vergelijking met 2015, hetgeen met name te danken is aan het containervervoer en vervoer van vloeibare bulkgoederen.

Op de lange termijn moeten structurele wijzigingen worden voorzien die een steeds groter aandeel van het containervervoer in de Europese binnenvaart inhouden en moet tevens worden geanticipeerd op de gevolgen van de nieuwe Europese energiebeleidsmaatregelen, met name voor het vervoer van kolen en aardolieproducten.

Toen de waterstanden zich weer genormaliseerd hadden, liepen de vervoersprijzen in de eerste helft van 2016 weer terug om uiteindelijk uit te komen op een prijsniveau dat lager lag dan in de eerste helft van 2015. Ondanks een toename van het vervoer in Nederland, moet worden vastgesteld dat in de loop van de eerste zes maanden van 2016 de omzet in de binnenvaart terugliep.

De binnenhavens toonden in het eerste semester van 2016 een uiteenlopend beeld. Terwijl talrijke Rijn- en Donauhavens het vervoer in vergelijking met 2015 in de eerste helft van 2016 zagen dalen, heeft Duisburg, de belangrijkste binnenvaarthaven gemeten naar goederenhoeveelheid, een verhoging van bijna 3% van het vervoer over water weten te behalen.

01

ECONOMISCHE CONTEXT

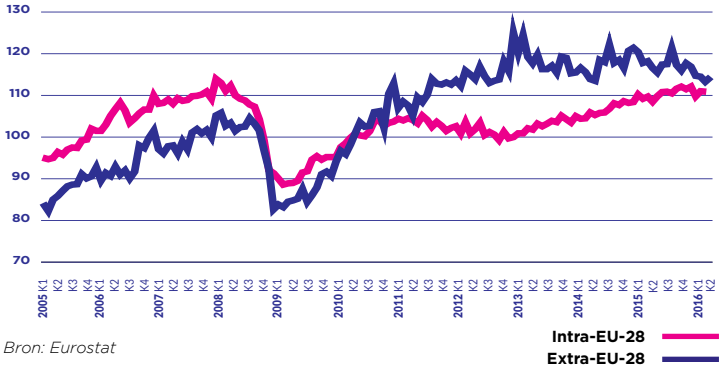
ECONOMISCHE SITUATIE IN EUROPA

VERWACHTE GROEI PER KWARTAAL VAN HET BBP IN DE EUROZONE (JAARRESULTAAT IN %)

Bron: OESO – economic outlook nr. 99

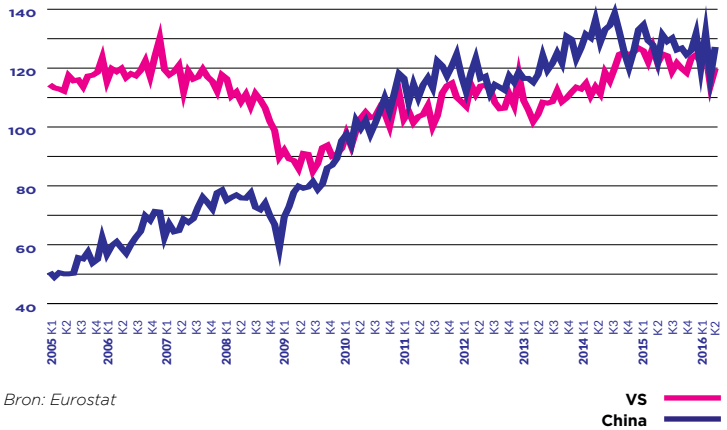
- De groeiverwachtingen voor 2016 en 2017 van het Europees BBP blijven laag, tussen 1,5% en 2%.
- De voorspellingen van de OESO voor 2017 zijn naar beneden bijgesteld, van 1,7% naar 1,5% voor Duitsland en van 1,5% naar 1,3% voor Frankrijk. De verwachte groei in de eurozone is van 1,7% naar 1,4% bijgesteld.
- De wereldeconomie kampt met een verzwakking van de wereldhandel, met name tussen Europa en China / VS. De structurele veranderingen in de Chinese economie – de verschuiving van een op export gerichte economie naar een economie gebaseerd op consumptie – verklaren deels de huidige vertraging van de wereldhandel.
- De intracommunautaire handel kent een gestage ontwikkeling, maar kan echter niet volledig het verlies aan dynamiek van de wereldhandel compenseren als gevolg van de zwakke wereldwijde vraag.

EXPORT VAN DE EUROPESE UNIE NAAR EEN LAND BUITEN (EXTRA-EU-28) EN BINNEN (INTRA-EU-28) DE EUROPESE UNIE (INDEX 2010=100)



Bron: Eurostat

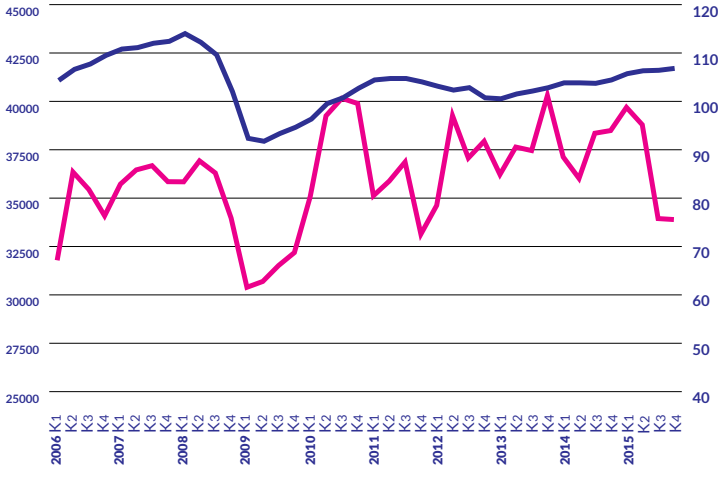
EXPORT VAN DE EUROPESE UNIE NAAR CHINA EN DE VS (INDEX 2010=100)



Bron: Eurostat

INDUSTRIËLE ACTIVITEIT EN BINNENVAART

HET INDEXCIJFER VAN DE INDUSTRIËLE PRODUCTIE EN HET GOEDERENVERVOER OVER DE BINNENWATEREN IN DE EU



Bron: Eurostat

Vervoersprestatie in de binnenvaart in de EU (mln. TKM)
Industriële activiteit in de EU (Index 2010 = 100)

+3.8%

GROEI VAN DE INDUSTRIËLE PRODUCTIE IN DE EU
IN DE AFGELOPEN TWEE JAAR

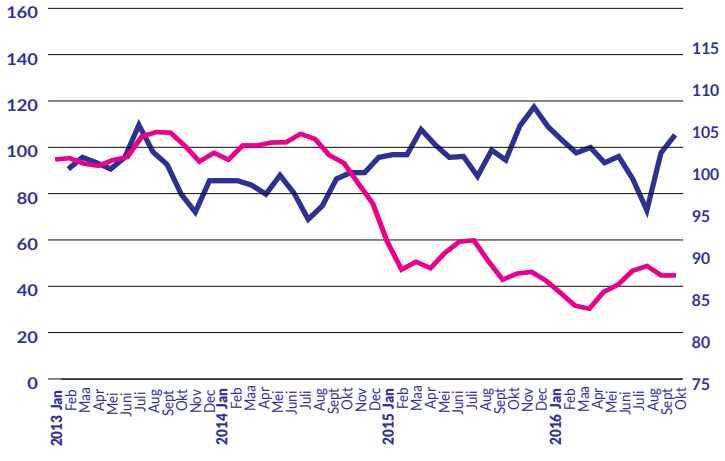
- De groeiende intracommunautaire handel toont dezelfde opwaartse trend als de industriële activiteit.
- De EU heeft in zeven opeenvolgende kwartalen een groei van de industriële productie doorgemaakt.
- Deze licht opwaartse tendens is echter nog niet terug te zien in het goederenvervoer over de binnenwateren, met name vanwege de natuurlijke omstandigheden waarmee de binnenvaart in de laatste zes maanden van 2015 te kampen had.

IN 2015

IS ALS GEVOLG VAN DE LAAGWATERPERIODES MINDER LADING VERVOERD, **WAARDOOR HET BINNENVAARTVERVOER EEN ANDER BEELD TE ZIEN GEEFT DAN DE INDUSTRIËLE PRODUCTIE**

VERWANTE SECTOREN VAN DE BINNENVAART

RAFFINADERIJPRODUCTIE IN DE EU EN PRIJS VAN RUWE OLIE



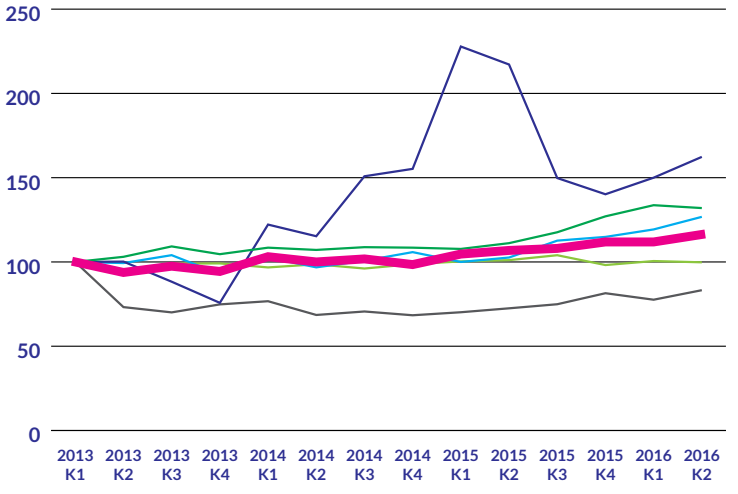
Bron: Eurostat en US Energy Information Administration

Prijs van ruwe olie WTI (USD per vat - Index 01/2013 = 100)

Raffinaderijproductie in de EU (Index 01/2013 = 100)

- De olieprijzen zijn nog steeds zeer laag, ondanks een lichte opwaartse trend in 2016.
- De lage olieprijzen hebben in het algemeen een positief effect op de raffinaderijproductie en de algemene economische situatie, alsook de vooruitzichten voor de vervoersvraag in de tankvaart.

ONTWIKKELING VAN DE BOUWVERGUNNINGEN VOOR GEZINSWONINGEN IN DE EU (INDEX 2013=100)



Bron: Eurostat

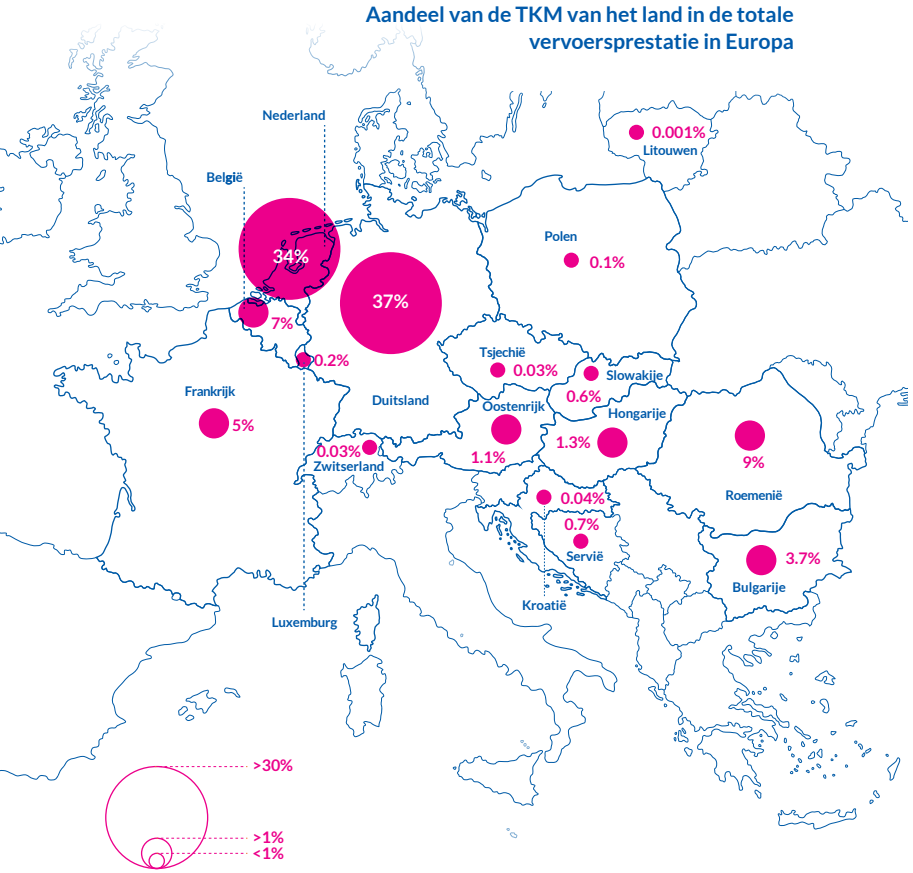
- Ondanks de toenemende industriële bedrijvigheid, stagneren de economische omstandigheden voor specifieke segmenten in de drogeladingvaart.
- Voorbeeld van de bouwsector: na het uiteenspatten van de vastgoedzeepbel in 2006/2007, werd deze sector lange tijd gekenmerkt door stagnatie. Pas sinds 2015 is er sprake van een lichte verbetering in de belangrijkste Europese landen. Het aantal bouwvergunningen in de EU is tussen het 2e kwartaal van 2015 en het 2e kwartaal van 2016 met +9% gestegen.
- De conjunctuurcyclus van de staalnijverheid heeft een belangrijk effect op de vervoersvolumes in de binnenvaart (in het hoofdstuk "Vooruitzichten" wordt meer aandacht aan dit onderwerp besteed).

02

GOEDEREN-VERVOER OP DE BINNENWATEREN EN IN HAVENS

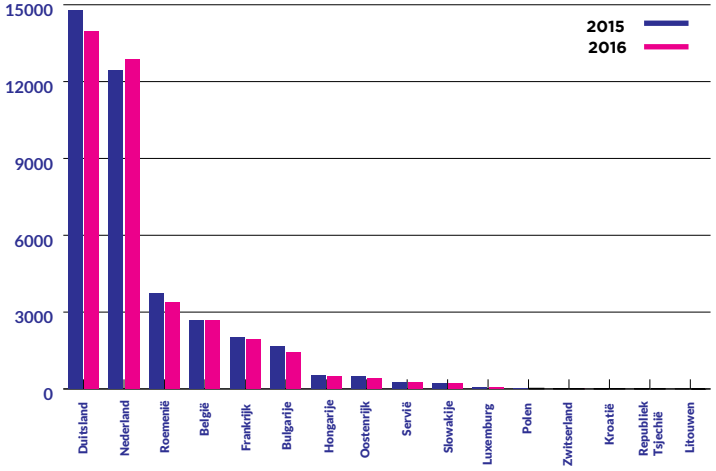
VERVOERSPRESTATIE IN EUROPA

VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK LAND IN EUROPA VOOR HET 2E KWARTAAL VAN 2016



Bron: CCR, nationale bureaus voor de statistiek, Eurostat.
Zie methodologie aan het einde van dit rapport voor de definitie van 'Europa'

VERGELIJKING VAN DE VERVOERSPRESTATIES PER LAND TUSSEN 2E KWARTAAL 2015 EN 2E KWARTAAL 2016 (MLN. TKM)

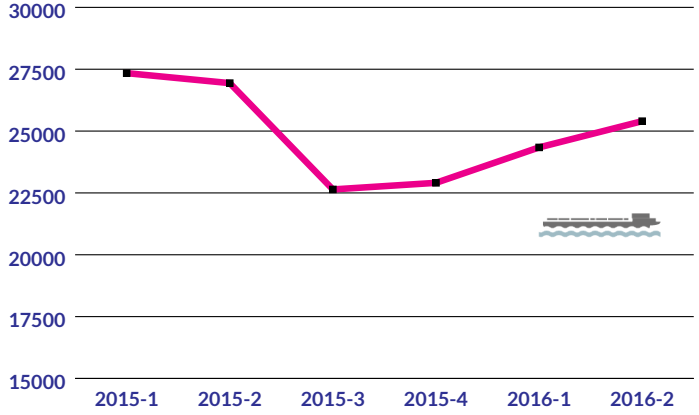


Bron: CCR, nationale bureaus voor de statistiek, Eurostat.

- In Europa zijn de Rijnoeverstaten goed voor 84% van het goederenvervoer op de binnenwateren, terwijl de Donaustaten op hun beurt 15% voor hun rekening nemen.
- In het eerste halfjaar van 2016 (Q1+Q2) werden 96,1 miljoen ton goederen over de traditionele Rijn vervoerd, wat neerkomt op een daling van 2,1% ten opzichte van dezelfde periode in 2015.
- De Rijnvaart is nog niet helemaal hersteld van de laagwaterperiode en de daaruit voortvloeiende scherpe daling van het vervoer over water eind 2015.
- Vergeleken met 2015 is de afname in het eerste kwartaal veel groter dan in het tweede: -3,2% voor Q1 2015-2016 vs. -1,1% voor Q2 2015-2016. Hieruit blijkt dat het binnenvaartvervoer over de Rijn op de goede weg is om weer het niveau van 2015 te bereiken.
- In de loop van de eerste helft van 2016 (Q1+Q2) is het vervoer over de Donau aanzienlijk gedaald. Deze daling was met -31% bijzonder sterk in het Midden-Donaugebied, met name wegens de sterke afname van het vervoer van graan en landbouwproducten (als gevolg van de slechte oogsten in 2015).

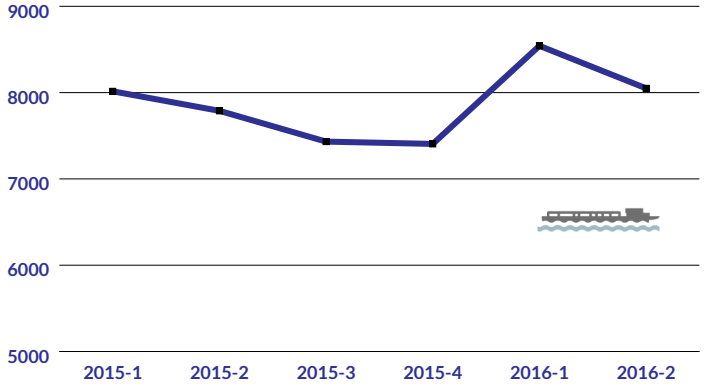
VERVOERSPRESTATIE IN EUROPA

VERVOERSPRESTATIE VOOR DROGE BULKGOEDEREN IN EUROPA (KWARTAALCIJFERS - MLN. TKM)



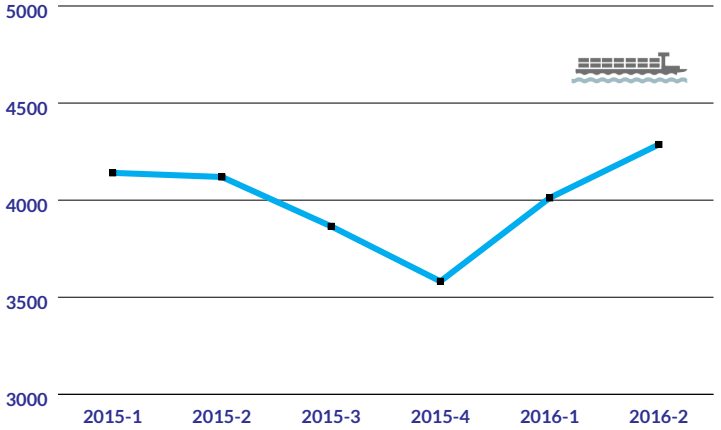
Bron: nationale bureaus voor de statistiek, CCR

VERVOERSPRESTATIE VOOR VLOEIBARE BULKGOEDEREN IN EUROPA (KWARTAALCIJFERS – MLN. TKM)



Bron: nationale bureaus voor de statistiek, CCR

VERVOERSPRESTATIE VOOR CONTAINERS IN EUROPA (KWARTAALCIJFERS – MLN. TKM)



Bron: nationale bureaus voor de statistiek, CCR

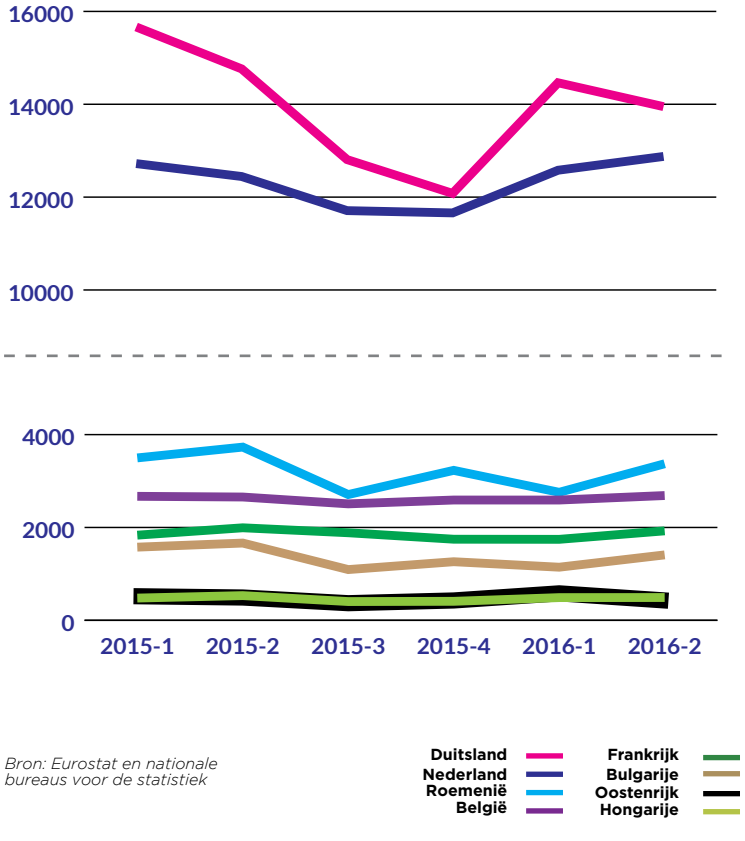
- Het containervervoer heeft in het tweede kwartaal van 2016 een recordniveau van bijna 4,3 miljard TKM in Europa behaald (+7% ten opzichte van het eerste kwartaal van 2016 en +4,3% ten opzichte van het tweede kwartaal van 2015).
- De drogeladingvaart keert langzaam terug naar het niveau van het eerste kwartaal van 2015.
- De vervoersprestatie voor vloeibare bulkgoederen is in het tweede kwartaal van 2016 langzaam teruggelopen ten opzichte van het eerste kwartaal van 2016 (-6%), maar de vervoersprestatie blijft hoger dan het niveau van 2015.
- Alles bij elkaar genomen is de vervoersprestatie in het tweede kwartaal van 2016 gestegen met 2,3% ten opzichte van het eerste kwartaal van 2016 en is met 2,9% afgenomen ten opzichte van het tweede kwartaal van 2015.

+20%

TUSSEN HET VIERDE KWARTAAL VAN 2015 EN HET TWEEDE KWARTAAL VAN 2016 HEEFT HET CONTAINERVERVOER ZICH STERK HERSTELD NA DE LAAGWATERPERIODE VAN EIND 2015.

VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN

VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN (MLN. TKM)



Bron: Eurostat en nationale bureaus voor de statistiek

- Uit de ontwikkeling in de twee landen met de grootste vervoersvolumes over de binnenwateren blijkt dat de periode van laagwater in de tweede helft van 2015 de vervoersvraag in Duitsland sterker negatief beïnvloed heeft dan in Nederland. Dit hangt samen met het feit dat het lage water in het najaar van 2015 veel ernstigere gevolgen had voor de bevaarbaarheid van de rivieren in Duitsland (met name voor de Elbe en het Duitse deel van de Donau). De situatie in Duitsland heeft zich nog niet hersteld.

- In Frankrijk wordt de lichte opwaartse trend voor bepaalde goederen (landbouwproducten, levensmiddelen, meststoffen, metaalproducten) teniet gedaan door de negatieve tendensen voor andere producten (steenkolen, ijzerertsen, olieproducten, zand, aarde & bouwmaterialen). Het resultaat is dat de totale vervoersprestatie in Frankrijk een relatief stabiele ontwikkeling toont. Rekening houdend met de landbouwproducten die een grote rol spelen in de Franse binnenvaart, wordt verwacht dat de slechte oogsten van 2016 in het najaar tot een lagere vervoersprestatie zullen leiden.

- In de Donaustaten was er in het eerste halfjaar van 2016 sprake van een vrij negatieve ontwikkeling wat betreft het Boven-Donaugebied (Oostenrijk), het Midden-Donaugebied (Kroatië, Hongarije en Servië) en het Beneden-Donaugebied (Bulgarije en Roemenië). Dit hangt voornamelijk samen met het feit dat het vervoer van landbouwproducten en levensmiddelen afnam. Dit komt echter niet overeen met de langetermijntendensen, aangezien deze daling een rechtstreeks gevolg was van de slechte oogsten in 2015.

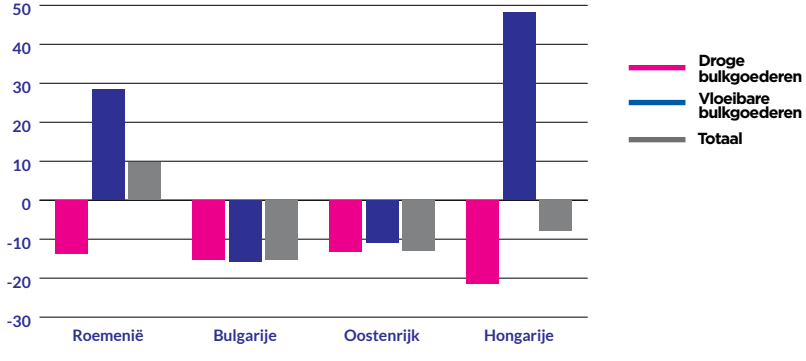
- Ook op het Duitse deel van de Donau en op het Rijn-Main-Donau-kanaal werd een aanzienlijke inkrimping van het ladingvolume waargenomen.

+2.4%

Q2 VS Q1 2016 IN NEDERLAND,
DE OPWAARTSE TREND DIE SINDS EIND 2015 VALT WAAR TE NEMEN, ZET ZICH VOORT.

VERVOER VAN DROGE BULKGOEDEREN, VLOEIBARE BULKGOEDEREN EN CONTAINERS

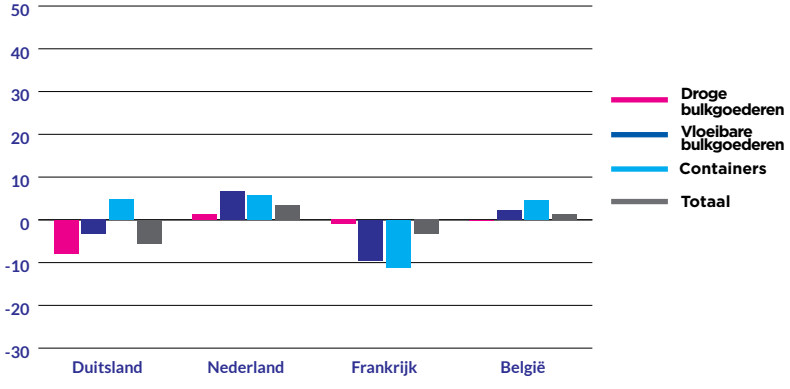
GROEIPERCENTAGES VAN DE VERVOERSPRESTATIE VOOR DE BINNENVAART IN DE DONAUSTATEN (Q2 2016 VERSUS Q2 2015 IN %)



Bron: Eurostat

- De drogeladingvaart neemt binnen de marktsegmenten in het Donaustroomgebied een overheersende positie in. Dit segment vertoont een hoge mate van volatiliteit, hetgeen te maken heeft met het feit dat het vervoer van landbouwproducten daarbij een belangrijke rol speelt en het containervervoer nog altijd zeer beperkt is.
- Ondanks de dalende vervoersprestatie in de drogeladingvaart wegens slechte oogsten in het Donaustroomgebied, is het vervoer van enkele andere deelsegmenten binnen de drogeladingvaart, zoals metalen en ijzerertsen, op sommige gedeelten van de Donau gestegen.
- De sterke toename van de tankvaart in Hongarije is het gevolg van het gestegen vervoer van aardolieproducten. De nog betrekkelijk kleine volumes verklaren de aanzienlijke groeipercentages.
- Het containervervoer over de Donau blijft op een laag peil en is goed voor 0,5% van de totale vervoersprestatie in het tweede kwartaal van 2016, terwijl het containervervoer in de Rijnoeverstaten 13,5% bedroeg.

GROEIPERCENTAGES VAN DE VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN DE RIJNOEVERSTATEN (Q2 2016 VERSUS Q2 2015 IN %)

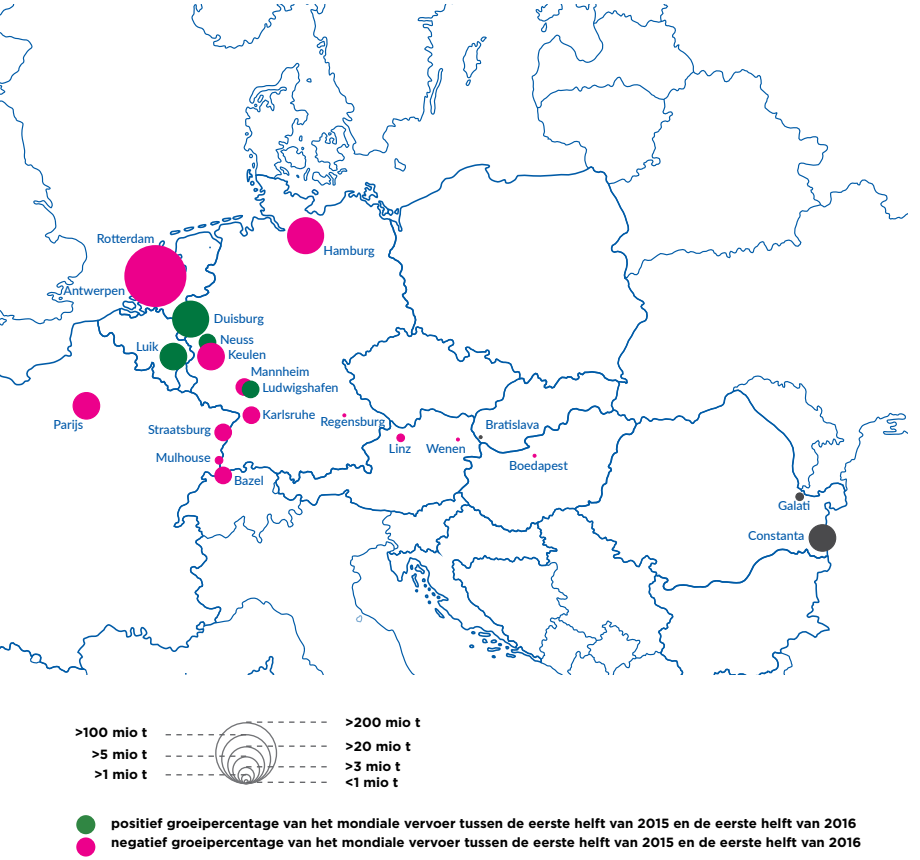


Bron: Eurostat

- Het containervervoer in zowel Duitsland als Nederland zet zijn positieve trend voort, terwijl in Frankrijk een scherpe daling waarneembaar is.
- Terwijl in Nederland het vervoer van vloeibare bulkgoederen goede resultaten behaalt, is er in Duitsland sprake van een terugloop. Op de lange termijn dalen de Duitse vervoersvolumes als gevolg van een teruglopende vraag van de consument naar stookolie en benzine. In Nederland worden deze vervoersvolumes echter aangezwengeld door de stijgende goederenbewegingen van olieproducten en de goederenbewegingen tussen de raffinaderijen.
- Het segment droge bulkgoederen is in alle landen het zwakste, als gevolg van de verzadigingstendensen in bepaalde industrietakken.
- In Frankrijk kan de situatie aan de hand van de verschillende tendensen voor elk goederensegment worden verklaard. In het tweede kwartaal van 2016 waren aardolieproducten en ijzerertsen verantwoordelijk voor een verlies van 20-30% ten opzichte van het tweede kwartaal van 2015, terwijl het transport van landbouwproducten respectievelijk met 2%, levensmiddelen met 20%, metalen met 3% en meststoffen met 14% zijn gestegen.

OVERSLAG IN EUROPESE HAVENS

MONDIAAL VERVOER IN EUROPESE HAVENS IN 2016



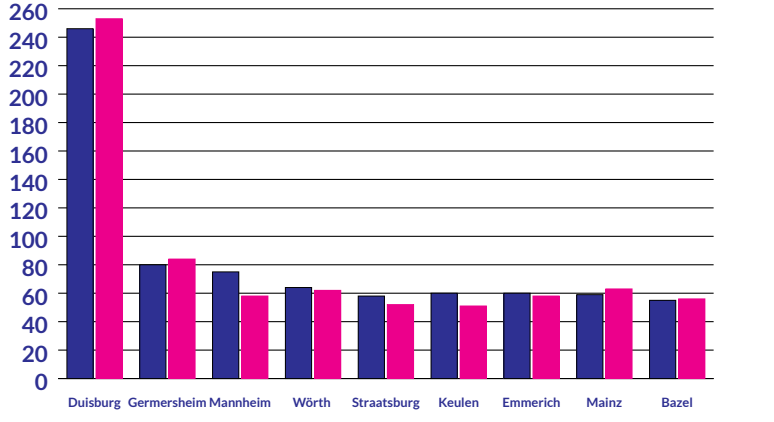
Bron: CCR, Donaucommissie en genoemde havens

- Het goederenvervoer in Rotterdam en Hamburg is tussen de eerste helft van 2015 en 2016 gedaald.
- Het segment voor de droge bulkgoederen werd in de haven van Rotterdam tussen de eerste helft van 2015 en 2016 vooral gekenmerkt door een daling van 3,9%.
- Het vervoer van vloeibare bulkgoederen is eveneens gedaald (-1,1%), maar blijft op een historisch hoog niveau dankzij de lage brandstofprijzen.
- Antwerpen kon zijn zeevervoer met bijna 4% tussen de eerste helft van 2015 en 2016 vergroten, met name dankzij de groei van het containervervoer.
- De grootste Europese binnenvaarthaven, Duisburg, was in dezelfde periode in het binnenvaartvervoer goed voor een verhoging van bijna 3%.
- De afname van het vervoer in de belangrijkste zeehaven voor het achterland van de Rijn (Rotterdam), ging gepaard met een afname van de havenoverslag in de belangrijkste Rijnhavens tussen de eerste zes maanden van 2015 en het eerste semester van 2016 (gemiddelde dalingspercentage bedroeg 4% voor de acht grootste Rijnhavens).
- De haven van Neuss-Düsseldorf was een “uitschieter” in positieve zin met een groei van het vervoer met 8%.
- De belangrijkste Donauhavens werden ook met een teruggang van hun vervoer geconfronteerd.

TOENAME VAN HET GOEDERENVERVOER
IN DE EERSTE HELFT VAN 2016
VOOR 1 VAN DE 3 BELANGRIJKSTE ZEEHAVENS EN 2 VAN DE 3 BELANGRIJKSTE BINNENHAVENS
IN EUROPA

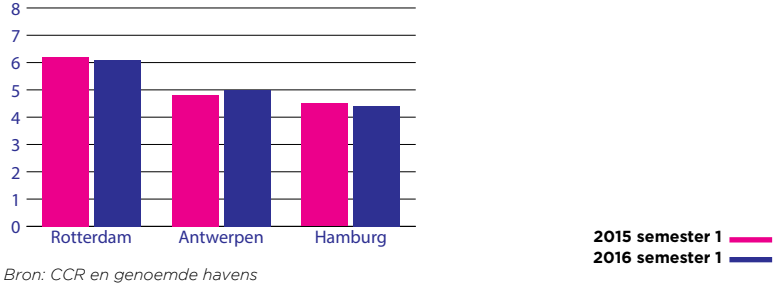
OVERSLAG IN EUROPESE HAVENS

CONTAINERVERVOER IN DE BINNENVAART IN DE EUROPESE BINNENHAVENS IN HET EERSTE SEMESTER VAN 2015 EN 2016 (IN 1000 TEU)



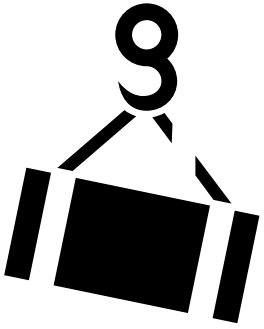
Bron: CCR, Destatis en genoemde havens

MARITIEM CONTAINERVERVOER IN EUROPESE ZEEHAVENS IN HET EERSTE SEMESTER VAN 2015 EN 2016 (IN MLN. TEU)



Bron: CCR en genoemde havens

+2.9% TOENAME VAN DE CONTAINEROVERSLAG IN DUISBURG TUSSEN HET TWEEDE SEMESTER VAN 2015 EN HET TWEEDE SEMESTER VAN 2016



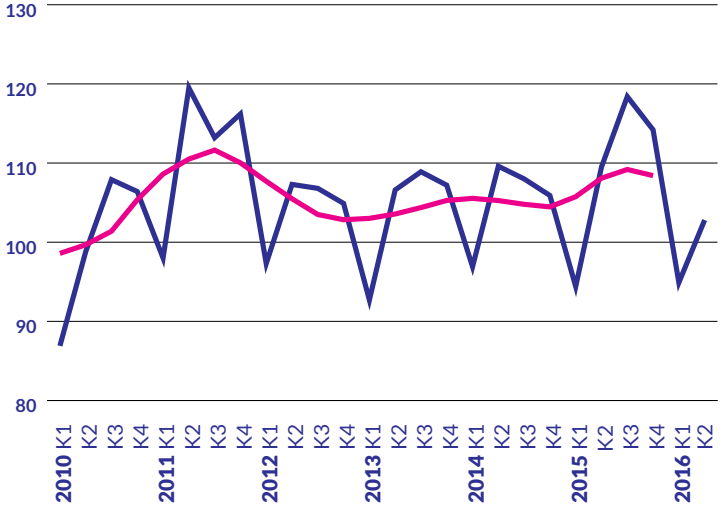
- De containeroverslag in de binnenhavens maakt deel uit van de multimodale logistieke ketens en vormt een groeisegment, vooral langs de Rijn met gebieden met veel industrie waar een grote vraag is naar de mogelijkheden op het gebied van containervervoer.
- Havens die multimodale containerterminals aanbieden, dragen bij tot de verdere integratie van de binnenvaart in logistieke ketens door in de terminals voorzieningen te bieden voor de overslag van producten met een hoge toegevoegde waarde (machines, computers, apparatuur, enz.).
- De belangrijke containerhavens op de Rijn hebben een wisselende ontwikkeling doorgemaakt in de eerste helft van 2016 ten opzichte van de eerste helft van 2015, met bijvoorbeeld een toename van de containeroverslag in de havens van Duisburg, Germersheim, Mainz en Bazel.
- Het ontwikkelingspotentieel van het containervervoer in het Donaustroomgebied wordt nog steeds onvoldoende benut.
- De zeehavens hebben dezelfde ontwikkeling voor de containeroverslag doorgemaakt als voor de totale goederenoverslag (toename in Antwerpen en afname in Rotterdam en Hamburg tussen het eerste halfjaar van 2015 en 2016).
- Hoewel in de eerste helft van 2016 het vervoer van zeecontainers in Rotterdam lichtelijk gedaald is (-2,3%), heeft het containervervoer over de binnenwateren in Nederland en Duitsland geprofiteerd van het groeiende containervervoer in de haven van Antwerpen. In Antwerpen viel het maritiem containervervoer in de eerste zes maanden van 2016 met 4,2% hoger uit dan in de eerste helft van 2015, hetgeen tot gevolg had dat het achterlandvervoer van containers vanaf Antwerpen naar Nederland en Duitsland kon groeien.

03

EXPLOITATIE-OMSTANDIGHEDEN

EVOLUTIE VAN DE OMZET IN EUROPA

EVOLUTIE VAN DE OMZET IN NEDERLAND
INDEX: 2010 = 100



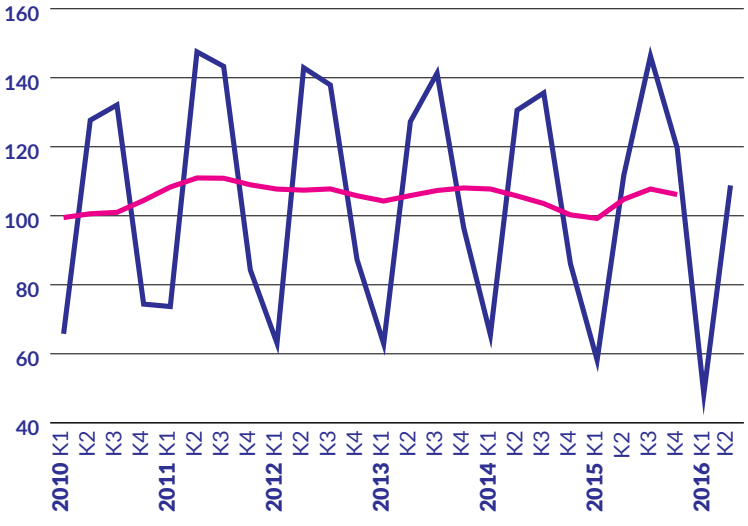
Bron: CBS en berekeningen van de CCR

Oorspronkelijk verloop
Gecorrigeerd voor seizoensinvloeden

IN HET TWEEDE KWARTAAL VAN 2016 NAM DE OMZET IN NEDERLAND AF MET 6% TEN OPZICHTE VAN HET TWEEDE KWARTAAL VAN 2015

-6%

EVOLUTIE VAN DE OMZET IN OOSTENRIJK
INDEX: 2010 = 100



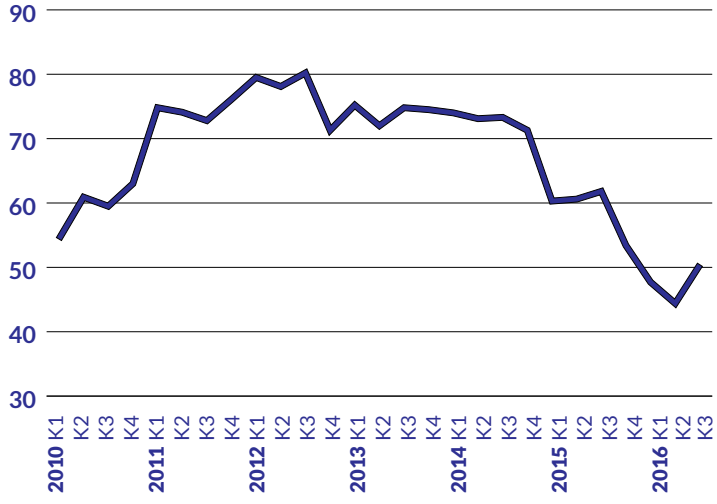
Bron: Statistik Austria en berekeningen van de CCR

Oorspronkelijk verloop
Gecorrigeerd voor seizoensinvloeden

- Tijdens het tweede kwartaal van 2016 was dankzij de waterstanden een hoge beladingsgraad mogelijk, hetgeen tot een daling van de vrachtprijzen en omzet heeft geleid.
- Deze ontwikkeling blijft het vaste seizoenspatroon volgen.
- In Oostenrijk, waar de passagiersvaart een belangrijkere rol speelt dan de goederenvaart, is de grote volatiliteit van de passagiersvaart van grote invloed op de omzet.
- Nadat de omzet in het eerste kwartaal van 2016 een dieptepunt had bereikt, kon in het 2e kwartaal van 2016 een licht herstel worden geboekt, ook al lag dit nog steeds 3% lager dan in het tweede kwartaal van 2015.

VRACHT- EN BRANDSTOFPRIJZEN

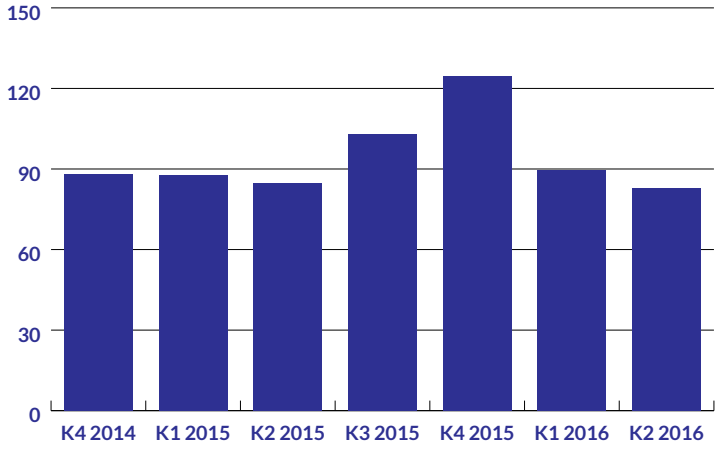
ONTWIKKELING VAN DE BRANDSTOFPRIJZEN IN DE BINNENVAART (IN EUR/100L.)



Bron: CBRB

- De brandstofprijzen hebben onder invloed van de dalende olieprijs in het eerste kwartaal van 2016 een dieptepunt bereikt.
- In het deerde kwartaal van 2016 liet de brandstofprijs enige tekenen van herstel zien toen de olieprijzen licht stegen.
- Het akkoord dat eind 2016 door de OPEC-landen werd bereikt, zou kunnen leiden tot een verdere verhoging van de brandstofprijzen in 2017.

ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN IN DE BINNENVAART IN NEDERLAND (2015 = 100)

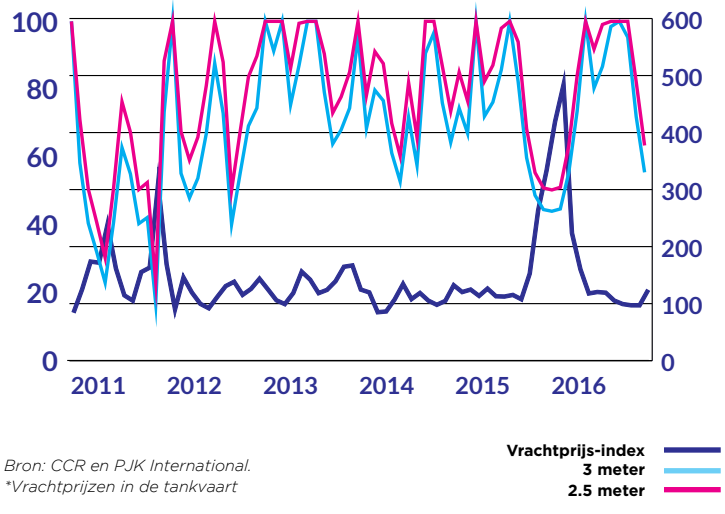


Bron: CBS

- In het tweede kwartaal van 2016 bleven de vrachtprijzen voor het goederenvervoer in Nederland iets onder het niveau van het tweede kwartaal van 2015.
- Bij de vrachtprijzen valt er in het tweede kwartaal van 2016 ook in de tankvaart een daling te constateren (-3,5% ten opzichte van het tweede kwartaal van 2015).
- Op de Donau zijn de vrachtprijzen gekoppeld aan de bedrijfskosten voor het vervoer. Aangezien brandstofkosten het hoofdbestanddeel zijn van deze kosten (tussen 50 en 60%), heeft de lage brandstofprijs in de eerste zes maanden van 2016 de vrachtprijzen in de binnenvaart doen dalen.

VRACHTPRIJZEN EN WATERSTANDEN

MOGELIJKE BELADINGSGRAAD BIJ KAUB/MITTELRHEIN VOOR SCHEPEN MET EEN DIEPGANG VAN 2,5 EN 3 METER, IN VERGELIJKING MET DE INDEX VOOR VRACHTPRIJZEN*



Bron: CCR en PJK International.
**Vrachtprijzen in de tankvaart*

- In de eerste helft van 2016 lagen de vrachtprijzen op een veel lager niveau dan in het najaar van 2015, toen de prijzen als gevolg van laagwater sterk zijn gestegen.
- Naast de vraag- en aanbodverhoudingen worden de vrachtprijzen sterk beïnvloed door de natuurlijke omstandigheden (waterstanden).
- Waterstanden hebben een negatieve invloed op de vervoersprijzen (vrachtprijzen).
- In de eerste helft van 2016 waren de waterstanden op de Boven-, Midden- en Beneden-Rijn tamelijk gunstig voor een hoge beladingsgraad van de schepen. Dit zette echter een rem op de vrachtprijs.

04

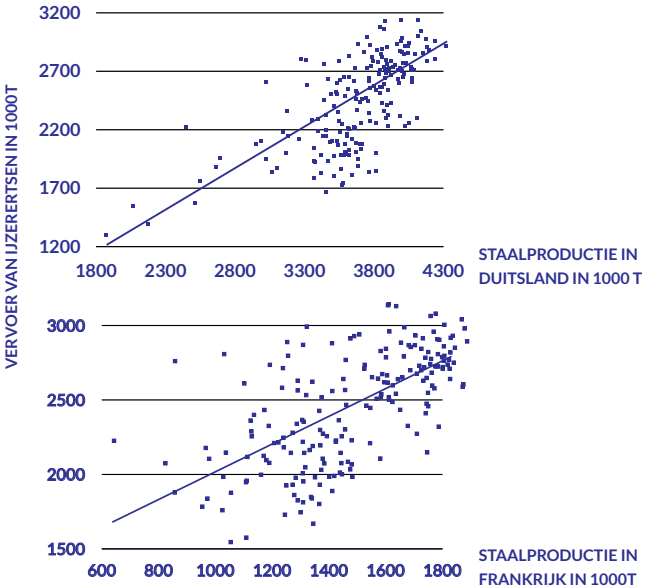
VOORUITZICHTEN

FOCUS OP STAALINDUSTRIE

Er bestaat een sterke correlatie tussen de binnenvaart en het vervoer van staal, staalproducten, ijzerertsen en steenkolen. In Europa zijn de hoogste vervoersvolumes in dit segment te vinden in het Rijngebied. De staalindustrie in Duitsland, Frankrijk en Luxemburg is verbonden met de Rijn, de Moezel en de Saar.

Als gevolg van de scherpe internationale concurrentie is er in Europa sprake van een stagnatie van de staalproductie en het transport van ijzerertsen.

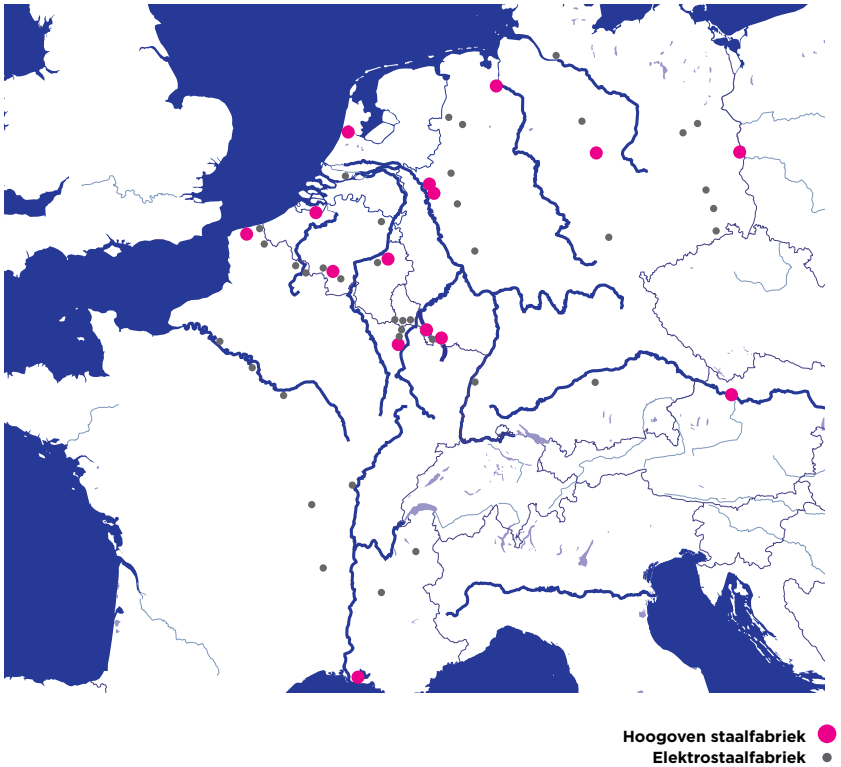
DUITSE EN FRANSE STAALPRODUCTIE EN VERVOER VAN IJZERERTSEN OVER DE RIJN *



*Bron: World Steel Association en destatis / * maandelijkse gegevens vanaf 1/2000 tot 9/2016*

2/3 VAN HET TOTALE VERVOER VAN IJZERERTS EN METAAL OP DE EUROPESE BINNENWATEREN VINDT PLAATS OP **DE RIJN, DE MOEZEL EN DE SAAR.**

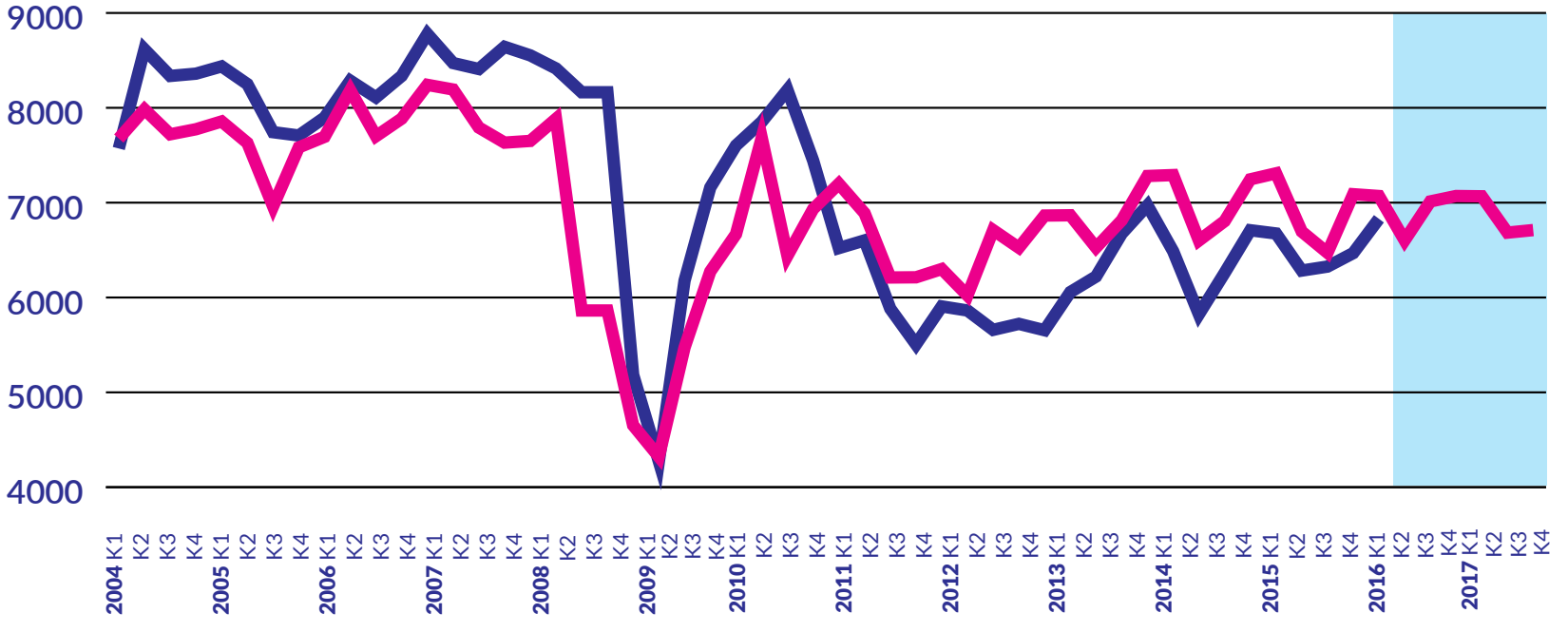
WEST-EUROPESE WATERWEGEN EN STAALPRODUCTIE



Bron: CCR

VOORSPELLINGSMODEL EN RESULTATEN

VERVOERD VOLUME VAN IJZERERTSEN OP DE RIJN IN 1000T EN VOORSPELLINGSMODEL



Bron: CCR

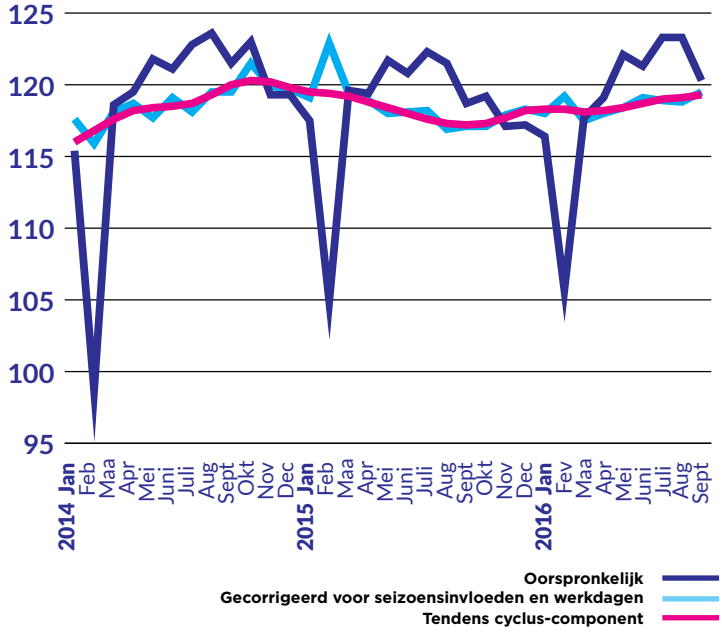
Vervoer van ijzerertsen

Voorspellingsmodel

- In 2017 zal naar verwachting het vervoer van ijzerertsen op de Rijn in het kielzog van de verwachte stagnatie van de staalproductie in West-Europa stagneren.
- De felle mondiale concurrentie in de staalsector, met name van landen zoals China en India, is de voornaamste reden waarom wordt verwacht dat in de West-Europese staalproductie deze stagnerende trend zich in 2017 zal voortzetten.

VOORUITZICHT WERELDHANDEL EN VERVOERSTENDENSEN

INDEX RWI/ISL VOOR CONTAINEROVERSLAG



Bron: berekeningen van RWI en ISL op basis van gegevens van 81 havens

- De index RWI/ISL voor de containeroverslag is gebaseerd op gegevens van 81 containerhavens over de hele wereld die goed zijn voor 60 % van de wereldwijde containeroverslag. Deze index is een vroege indicator voor de wereldhandel en de maritieme containervaart.
- Voor de tweede helft van 2016 vertoont de tijdreeks van trendwaarden van de index nog steeds een opwaartse tendens, hetgeen de positieve vooruitzichten voor het containervervoer versterkt.

TENDENSEN VERVOERSVRAAG IN 2017

	Belangrijkste factoren(en)	Tendens van de vervoersvraag
Landbouw-producten	Oogstresultaten	Afname
IJzerertsen	Staalproductie	Stagnatie
Metalen	Staalproductie	Stagnatie
Steenkool	Weersomstandigheden & energiebeleid, gedeeltelijk staalproductie	Afname
Containers	Wereldhandel	Toename
Zand, aarde &bouwmaterialen	Bouwactiviteit	Stagnatie
Aardolieproducten	Olieprijzen	Stagnatie
Chemische stoffen	Chemische productie	Toename

Bron: CCNR

- De binnenvaart zal eind 2016 en begin 2017 nog steeds worden beïnvloed door de slechte oogsten in West-Europa van 2016. Daarentegen heeft het Donaustroomgebied in tegenstelling tot 2015 in 2016 goede oogstresultaten behaald die een positief effect zouden moeten hebben op het binnenvaartvervoer van landbouwproducten over de Donau.
- De vooruitzichten voor het staalsegment zijn veranderd van dalend in stagnerend. Dit vloeit voort uit de nieuwe prognoses voor de staalproductie in Duitsland die wijzen op een stabilisering van de staalindustrie.
- De vooruitzichten voor het vervoer van steenkolen zijn nog steeds zwak als gevolg van de aanhoudende groei van hernieuwbare energiebronnen. AGEB verwacht voor de Duitse energiesector een afname in het gebruik van steenkolen (-4,4% voor de eerste negen maanden van 2016 ten opzichte van 2015).
- De vooruitzichten voor de tankvaart zijn onzekerder. Het vervoer van aardolieproducten zal waarschijnlijk als gevolg van het recente akkoord van de OPEC-landen niet meer in dezelfde mate als voorheen kunnen rekenen op lage olieprijzen en hoge winstmarges in de raffinagesector.

GLOSSARIUM

AGEB: AG Energiebilanzen e.V. / Duits consortium voor energiestatistieken (Duitsland)

BBP: Bruto Binnenlands Product

Beladingsgraad: percentage van het maximale laadvermogen van een schip

CBRB : Vereniging Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (Nederland)

Donaustaten : Oostenrijk, Bulgarije, Kroatië, Hongarije, Roemenië, Servië, Slowakije

EU: Europese Unie

Europa: de Europese binnenvaart waarop dit rapport betrekking heeft, telt twee landen die niet tot de Europese Unie behoren, Zwitserland en Servië

Index RWI/ISL voor containeroverslag: index voor de mondiale overslagactiviteiten van containers in havens

IWT: (Inland Waterways Transport) binnenvaart

K1: 1e kwartaal

MIO: (MLN.) miljoen

OESO: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling

Omzet: verkoopvolume na aftrek van omzetbelasting

Rijnoeverstaten : België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland, Zwitserland

TEU: twenty-foot equivalent unit - aanduiding voor de afmetingen van containers

TKM: ton-kilometer (eenheid voor het meten van de vervoersprestatie die de hoeveelheid vervoerde goederen weergeeft, vermenigvuldigd met de vervoersafstand)

Vrachtprijs: prijs waartegen een lading van één plaats naar een andere wordt vervoerd

WTI: West Texas Intermediate (soort ruwe olie die gebruikt wordt als benchmark voor olieprijzen)

NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Oorspronkelijke naam	Nederlandse naam	Land
Statistik	Bundesanstalt Statistik Österreich	Statistics Austria	Oostenrijk
Statbel	Algemene Directie Statistiek / Direction générale Statistique/ Generaldirektion Statistik	Algemene Directie Statistiek	België
NSI	Национален статистически институт	Nationaal Instituut voor de Statistiek	Bulgarije
DZS	Državni Zavod za Statistiku	Centraal Bureau voor de Statistiek van Kroatië	Kroatië
MDCR	Ministerstvo dopravy České republiky	Tsjechisch Ministerie van Vervoer	Tsjechische Republiek
FTA	Liikennevirasto	Fins Ministerie van Vervoer	Finland
VNF	Voies Navigables de France	Voies Navigables de France	France
destatis	Statistisches Bundesamt	Duits Bureau voor de Statistiek	Duitsland
KSH / HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Centraal Bureau voor de Statistiek van Hongarije	Hongarije
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ministerie van Infrastructuur en Vervoer	Italië
AIPo	Agenzia Interregionale per il fiume Po	Interregionaal Agentschap voor de rivier de Po	Italië
OPS	Oficialiosios Statistikos Portalas	Litouws Portaal voor Officiële Statistieken	Litouwen
STATEC	Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg	Nationaal Instituut voor de Statistiek en Economische Studies van Luxemburg	Luxemburg
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Centraal Bureau voor de Statistiek	Nederland
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Centraal Bureau voor de Statistiek van Polen	Polen
P3C	Републички завод за статистику	Bureau voor de Statistiek van Servië	Republiek Servië
INSSE	Institutul National de Statistica	Nationaal Instituut voor de Statistiek	Roemenië
Slovstat	Štatistický úrad Slovenskej republiky	Bureau voor de Statistiek van Slowakije	Slowaakse Republiek
Trafa	Trafikanalys	Transport Analysis	Zweden
DfT	Department for Transport	Departement vervoer	Verenigd Koninkrijk

OVERIGE BRONNEN

Oorspronkelijke naam	Nederlandse naam	Land
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
OECD	OESO	Wereld
World Steel Association	World Steel Association	Wereld
AG Energiebilanzen	Duits consortium voor energiestatistieken	Duitsland
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart	Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart	Nederland
Fédération française de l'acier	Franse staalvereniging	Frankrijk
Wirtschaftsverband Stahl	Duitse staalvereniging	Duitsland
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik	Institute of Shipping Economics and Logistics	Duitsland
Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung	RWI - Leibniz-Institute for Economic Research	Duitsland
US. Energy Information Administration	US. Energy Information Administration	VS
PJK International	PJK International	Nederland

METHODOLOGIE

Goederenvervoer op de binnenwateren en in havens

Voor Europa, zoals bedoeld in hoofdstuk 2, worden alle Europese landen in aanmerking genomen die kwartaalgegevens over de binnenvaart verstrekken. Al deze landen staan vermeld op de kaart "Vervoersprestatie in Europa" (blz. 16).

Wanneer er discrepanties in de totale vervoersprestaties worden geconstateerd tussen Eurostat en de nationale bureaus voor de statistiek, wordt dit aan Eurostat meegedeeld en worden de gegevens van de nationale bureaus voor de statistiek in aanmerking genomen.

NST-goederennomenclatuur, indien voorhanden, wordt gebruikt om de vervoersprestaties in te delen naar de volgende vervoerssegmenten: droge lading, vloeibare lading en containers.

Stukgoederen, indien voorhanden, worden tot de droge bulkgoederen geteld.

De vervoersprestatie per vervoerssegment van Hongarije en Bulgarije is gebaseerd op de uitsplitsing van het vervoersvolume in Hongarije en Bulgarije per kwartaal die door de nationale bureaus voor de statistiek wordt verstrekt.

Vooruitzichten

De verklarende variabelen voor het voorspellingsmodel voor het vervoer van ijzererts zijn gebaseerd op de Duitse en Franse staalproductie, en daarboven ook op indicatoren voor het marktaandeel van de binnenvaart in de staalsector.

De resultaten van het voorspellingsmodel zijn gebaseerd op de volgende formule:

log(transport van ijzerertsen) = 0,24 * log(staalproductie in Frankrijk) + 0,73 * log(staalproductie in Duitsland)

CREDITS

De Market Insight van de Europese binnenvaart is een gezamenlijk project van de CCR en de Europese Commissie

BIJDRAGEN

CCR
Guillaume LEGEAY (project leader)
Norbert KRIEDEL (econoom)
Clémentine HURBOURQUE (redactionele coördinatie)
Angelika ESPENHAHN (coördinatie van de vertalingen)
Joseph DÜCK (stagiaire)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie
Moezelcommissie
Savacommissie
EBU
ESO
IVR

VERTALING

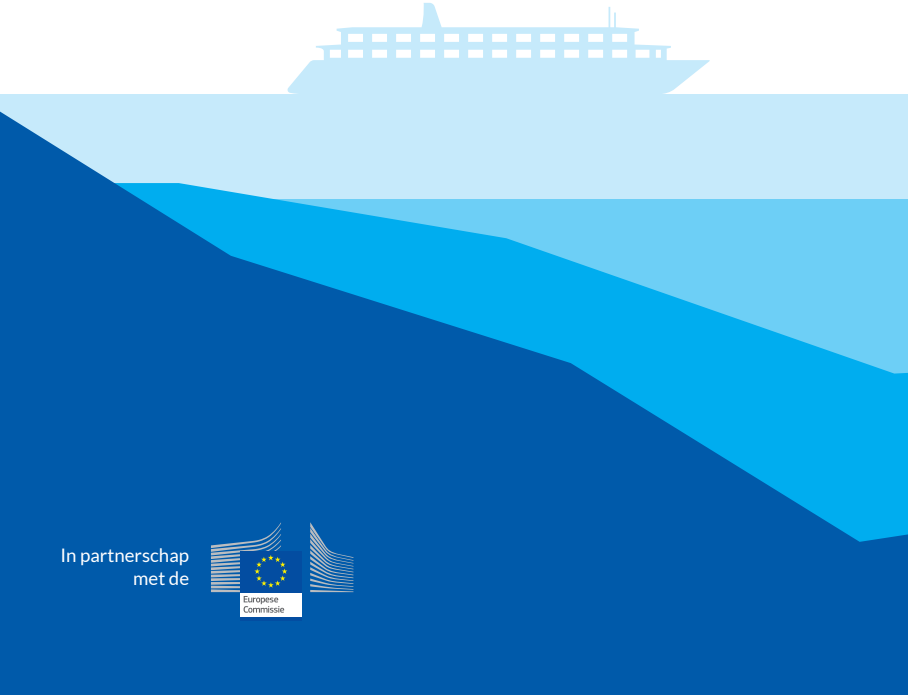
Christophe HENER (Frans)
Bettina ACHHAMMER (Duits)
Pauline de ZINGER (Nederlands)
Jane SWIFT (Engels - proofreading)

AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING

Het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan, geschiedt op eigen risico van de gebruiker. Noch de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en haar secretariaat, noch de Europese Commissie kunnen op enigerlei wijze aansprakelijk worden gesteld voor het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan. De hierin genoemde feiten en meningen zijn niet noodzakelijkerwijs het standpunt van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of van de Europese Commissie en haar diensten. Deze publicatie leidt niet tot officiële verplichtingen voor de genoemde organisaties.

Imprint: januari 2017

Uitgegeven door het Secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
2, place de la République 67082 STRAATSBURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN 2519-111X



In partnerschap
met de

Europese
Commissie