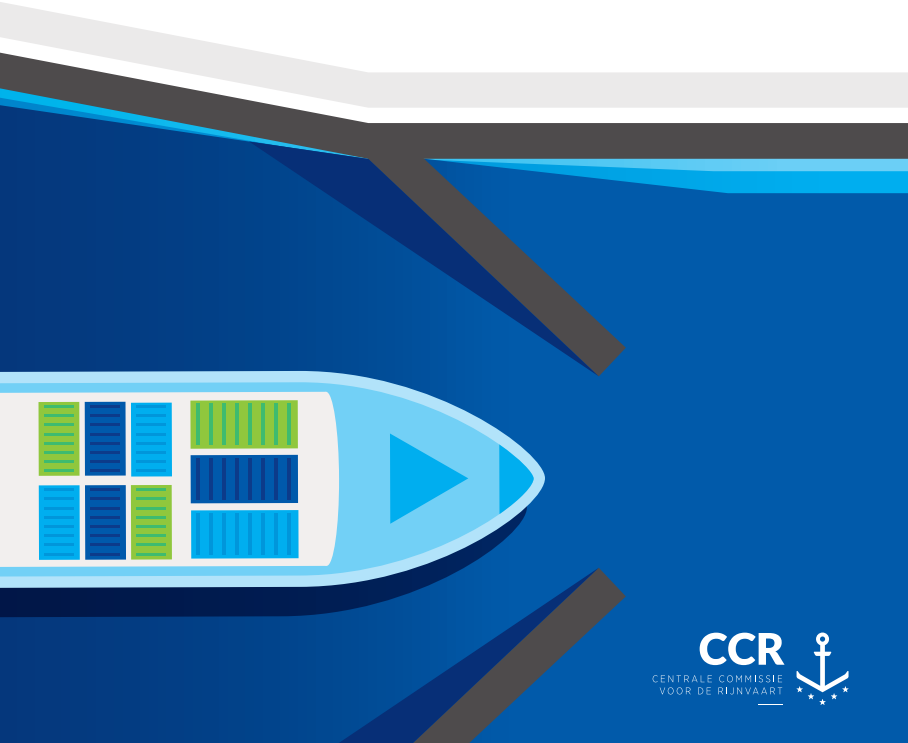
MARKET INSIGHT
EUROPESE BINNENVAART

GEPUBLICEERD
VOORJAAR 2018



CCR
CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Market Insight

EUROPESE BINNENVAART

Gepubliceerd

Voorjaar 2018

U vindt alle gegevens onder:
www.inland-navigation-market.org

OVERZICHT

01

ECONOMISCHE CONTEXT (P.5)

Economische context in Europa **(p.6)**

Industriële activiteit en binnenvaart **(p.8)**

Economische situatie van aan de binnenvaart gerelateerde sectoren **(p.10)**

02

VRACHTVERVOER DOOR DE BINNENVAART EN IN HAVENS (P.15)

Vervoersprestatie in Europa **(p.16)**

Vervoersprestatie in de belangrijkste Europese binnenvaartlanden **(p.20)**

Droge en vloeibare bulkgoederen en containervervoer **(p.22)**

Scheepvaartvervoer in diverse Europese havens **(p.24)**

Containervervoer in diverse Europese havens **(p.26)**

03

EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN (P.31)

Omzetontwikkeling in Europa **(p.32)**

Vrachtprijzen **(p.34)**

04

HAVENDATA OVER BIOMASSA EN VOORUITZICHTEN (P.39)

Biomassa in de haven van Luik **(p.40)**

Biomassa in de haven van Straubing-Sand **(p.42)**

Vooruitzichten voor de mondiale handel en transporttendensen **(p.44)**

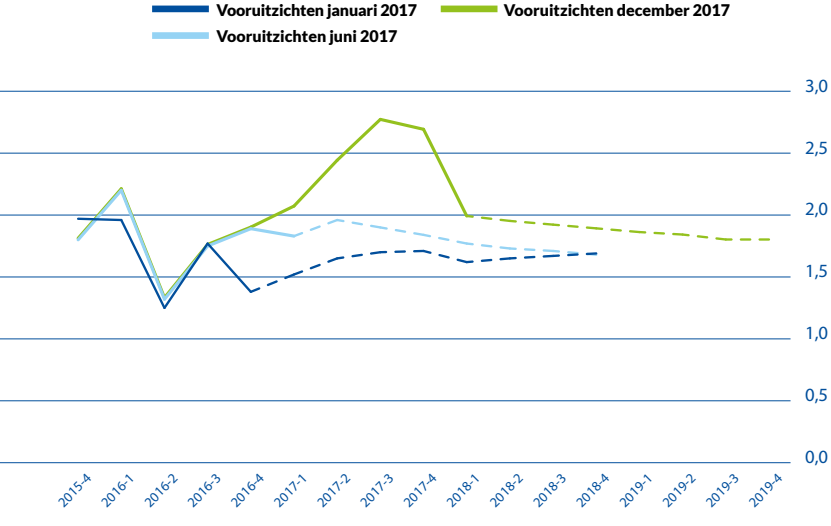
01

ECONOMISCHE CONTEXT

ECONOMISCHE CONTEXT IN EUROPA

GROEI VAN HET REËLE BBP OP KWARTAALBASIS EN VOORUITZICHTEN VOOR DE EUROZONE (%)

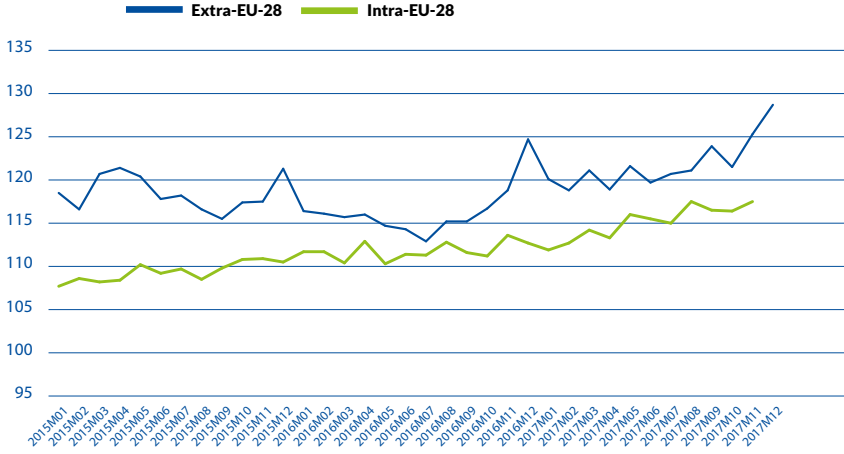
Bron: OESO – Economische vooruitzichten januari 2017, juni 2017 en december 2017



- In het derde kwartaal van 2017 vertoonde het BBP in de EU, alsook in de eurozone, het hoogste groeipercentage op jaarbasis sinds het eerste kwartaal van 2011. Hiermee wordt duidelijk dat in de eerdere vooruitzichten de omvang van de terugkoppelingseffecten in de huidige economische opleving die wereldwijd plaatsvindt, is onderschat.
- Naar verwachting zal de BBP-groei in de eurozone in 2018 en 2019 lager uitvallen, wat ten dele te wijten is aan de risico's die verband houden met de onzekere handelspatronen na de Brexit (die met name de handel tussen Nederland en het VK nadelig kunnen beïnvloeden) en voor een deel het gevolg is van een verlangzaming in de groei in China.

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

Bron: Eurostat



- De wereldhandel heeft zich sinds medio 2016 goed hersteld, vooral dankzij Azië. De belangrijkste drijvende kracht achter deze opleving in 2016 en 2017 was China met grote investeringen in infrastructuur, waardoor de economische activiteit in het buitenland weer op gang kwam en de grondstofprijzen stegen.

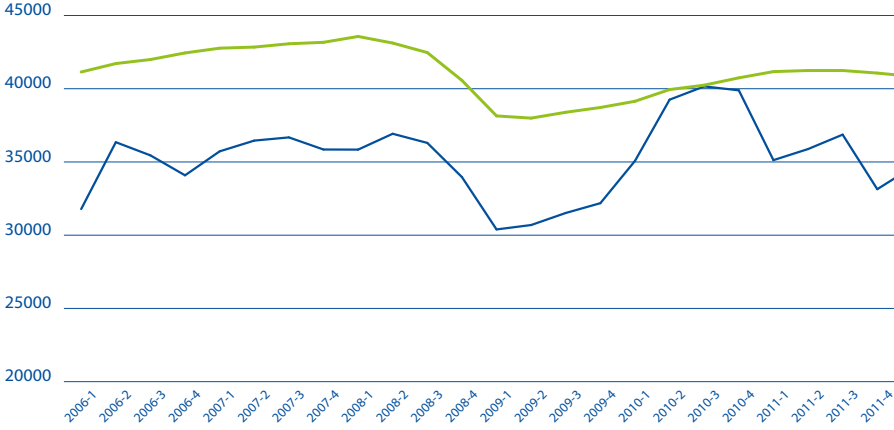
- Als gevolg van de hogere grondstofprijzen valt de ruilvoet van grondstoffen voor landen zoals Brazilië of Rusland gunstiger uit. Hierdoor wordt de mondiale handel verder aangewakkerd en zal de wereldhandel en economische activiteit een positieve ontwikkeling vertonen.[1]

- Naar verwachting zal echter een geleidelijke vertraging van de stimuleringsmaatregelen in China het algemene tempo waarin de handel na 2018 groeit in gevaar brengen.

[1] De opwaartse spiraal van de wereldhandel verklaart voor een belangrijk deel de dynamiek van de groei van het reële BBP (zie vorige pagina)

INDUSTRIËLE ACTIVITEIT EN BINNENVAART

INDEX VAN INDUSTRIËLE PRODUCTIE IN DE EU-28 EN IN DE EU VERVOERDE GOEDEREN

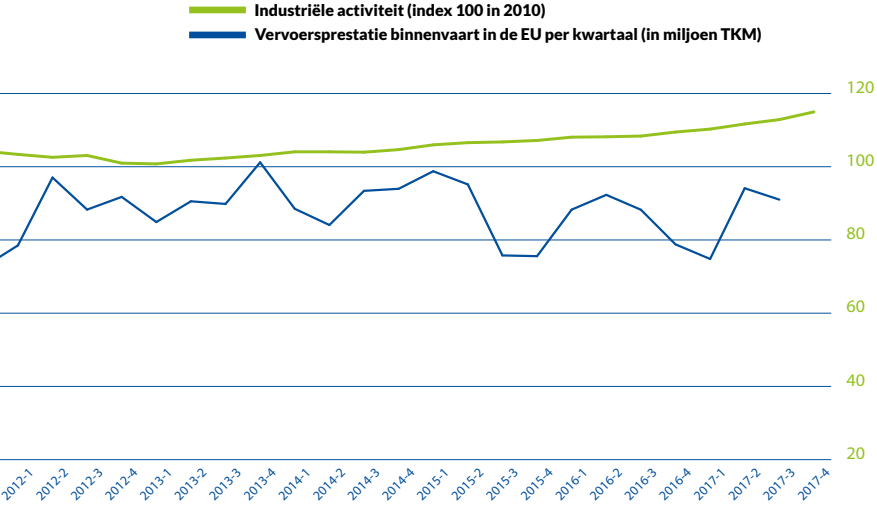


- In gelijke tred met de export, trekt de groei van de industriële productie in 2017 weer aan. Het groeipercentage op jaarbasis was 2% in het eerste kwartaal van 2017, 3% in het tweede kwartaal, 4% in het derde kwartaal en 5% in het vierde kwartaal van 2017.

- De vervoersprestatie in de binnenvaart in de EU bedroeg 37,7 miljard tkm in het derde kwartaal van 2017, vergeleken met 37,0 miljard tkm in het tweede kwartaal van 2016 toen er sprake was van een toename. Het groeipercentage op jaarbasis bedroeg in het tweede kwartaal van 2017 1,2% en in het derde kwartaal van 2017 1,9%.

- Hoewel de vervoersprestatie in de binnenvaart in het derde kwartaal van 2017 half zo snel als de industriële productie steeg, is het relatieve verschil tussen de groeipercentages, vergeleken met het tweede kwartaal van 2017, enigszins afgenomen.

Bron: Eurostat



TOENAME VAN DE INDUSTRIËLE PRODUCTIE IN DE EU MET

4 %

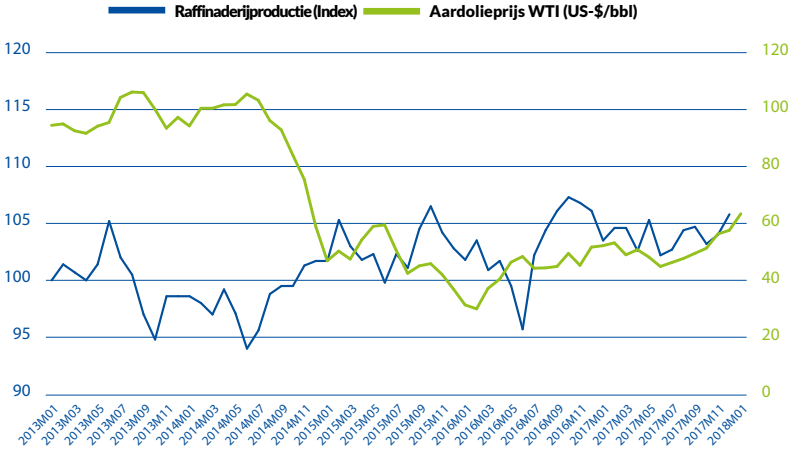
IN KW3 2017 VS KW3 2016

ECONOMISCHE SITUATIE VAN AAN DE BINNENVAART GERELATEERDE SECTOREN

Het segment aardolieproducten

RAFFINADERIJPRODUCTIE IN DE EU EN PRIJS VAN RUWE AARDOLIE

Bron: Eurostat (raffinaderijproductie) en Federal Reserve Bank of St. Louis (aardolieprijs)



- Aangewakkerd door de toenemende vraag naar olie en als gevolg van de door de OPEC opgelegde beperkingen van de productiequota stegen de olieprijzen in januari 2018 naar een niveau van boven de 60 US-$.

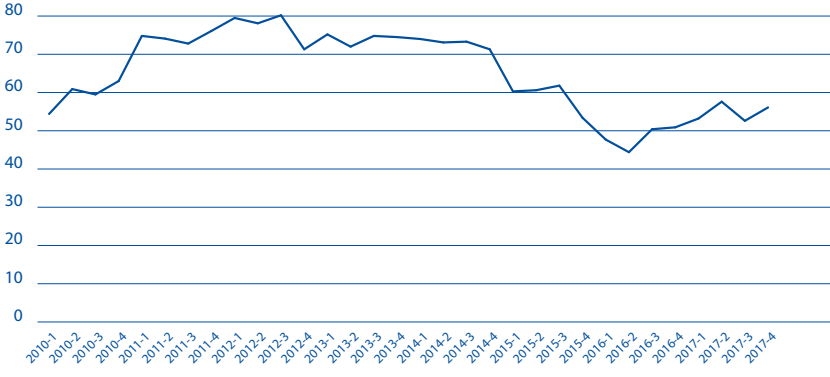
- Naar verwachting zullen de prijzen in 2018 en 2019 niet veel verder stijgen, aangezien de toenemende olieproductie in de VS als niet-OPEC-land het effect van eventuele verdere prijsstijgingen zal compenseren. [2]

- De brandstofprijzen in de binnenvaart waren in het derde kwartaal van 2017 4% hoger dan in het derde kwartaal van 2016, en in het vierde kwartaal van 2017 bedroeg het verschil met het vierde kwartaal van 2016 10%.

[2] *European Economic Forecast – winter (interim) 2018, gepubliceerd in januari 2018*

ONTWIKKELING VAN DE BRANDSTOFPRIJZEN IN DE BINNENVAART (€/100 L)

Bron: CBRB



Staalnijverheid

GROEIPERCENTAGE VAN DE STAALPRODUCTIE OP JAARBASIS (Q_T/Q_{T-4})

Bron: Berekeningen van de CCR op basis van gegevens van World Steel Association

	KW1 2017	KW2 2017	KW3 2017	KW4 2017
Duitsland	2%	2%	5%	6%
Frankrijk	4%	18%	13%	0%
Oostenrijk	6%	12%	13%	6%
Hongarije	82%	72%	30%	33%
Servië	77%	29%	16%	3%

- De vraag naar vervoer in de Europese binnenvaart werd op positieve wijze beïnvloed door de sterke toename van de staalproductie in de Donaulanden en de economische stabilisering in het Rijnstroomgebied (zie hoofdstuk 2).

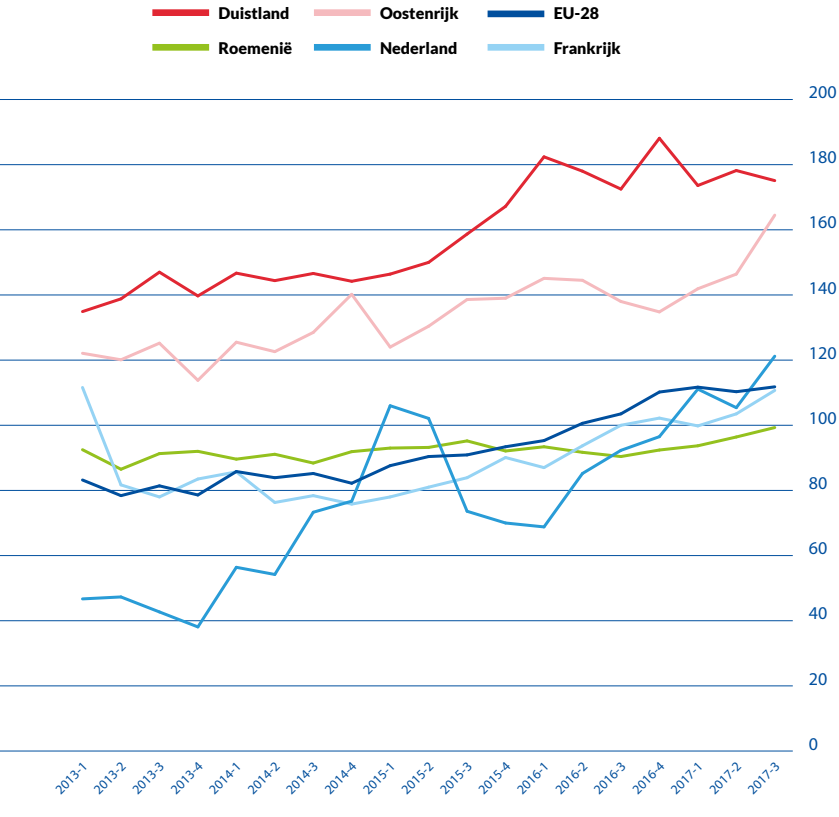
- Servië/Hongarije: de hoge groeipercentages van de staalproductie worden aangezwengeld door de overname van de staalfabriek van Smederevo aan de Donau door een Chinees staalbedrijf. Dit bedrijf is van plan om in 2018 de staalproductie in Servië verder uit te breiden.[3]

[3] *Bron: http://uk.businessinsider.com / Serbia's Smederevo steel mill boosts revenue (18.12.2017)*

De bouwsector

ONTWIKKELING VAN DE VOOR WONINGBOUW IN DE EU AFGEGEVEN BOUWVERGUNNINGEN (INDEX 2010=100)

Bron: Eurostat



- Het vervoer van zand, grint en andere bouwmaterialen over water wordt positief beïnvloed door de lage rente op de huizenmarkt, en omdat beleggers op zoek gaan naar rendement.

- Hoewel de rente in 2018 zal stijgen, zijn de structurele maatregelen bevorderlijk voor dit segment. Wat dit betreft moet hier gedacht worden aan de initiatieven met betrekking tot de modal shift in de havens (zie ook hoofdstuk 2/Binnenvaartvervoer in de Europese havens).

Landbouwproducten

- De Franse graanoogst viel in juli 2017 60% hoger uit dan het (zeer lage) niveau van juli 2016. Als men het derde en vierde kwartaal van 2017 in hun geheel bekijkt, valt op dat de toename iets terugliep (KW3: +13%, KW4: +11,5%).[4]

- Doordat het in augustus en september extreem weinig had geregend, konden in de tweede helft van 2017 de goede resultaten van de eerste helft niet geëvenaard worden. Volgens de informatie van het Franse ministerie van Landbouw had vooral het oosten van Frankrijk gedurende die periode te kampen met droogte.

- In het Donaugebied vielen de oogstresultaten in 2017 lager uit dan in 2016. Dit wordt duidelijk wanneer men de vraag naar vervoer in de landen aan de midden-Donau bekijkt zoals Servië, waar het vervoer van graan over de Donau in het derde kwartaal van 2017 sterk terugliep (zie hoofdstuk 2).

+60% **TOENAME VAN DE FRANSE GRAANOOGST IN JULI 2017 VS JULI 2016**

[4] *Bron: http://agreste.agriculture.gouv.fr*

02

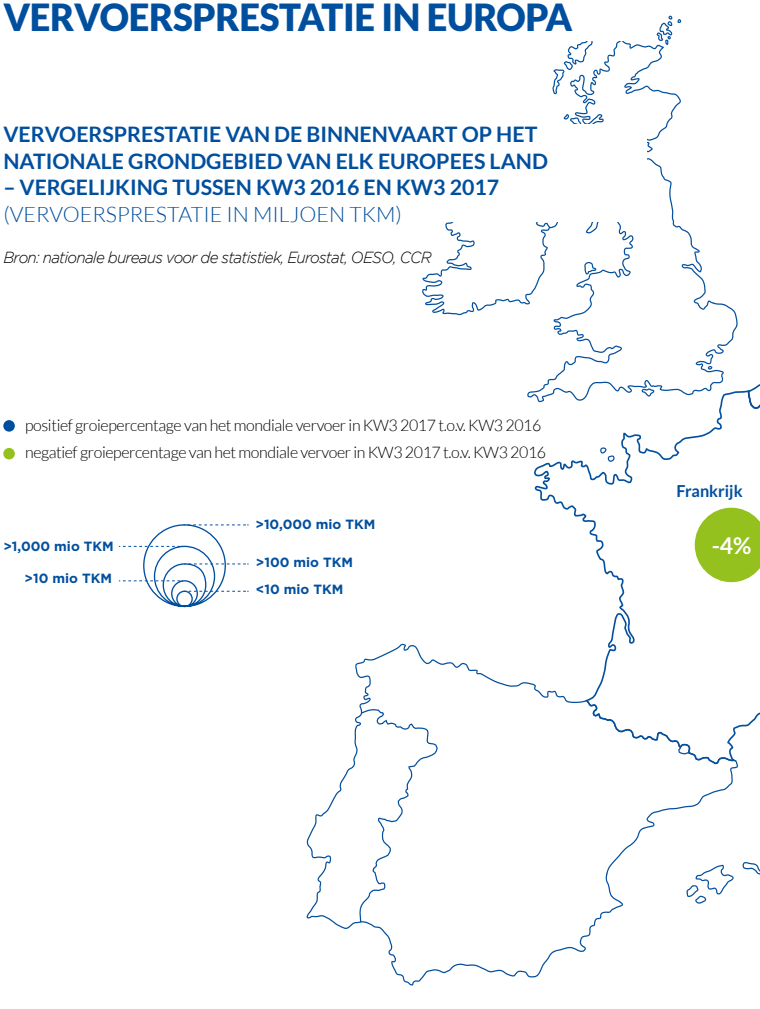
VRACHTVERVOER DOOR DE BINNENVAART EN IN HAVENS

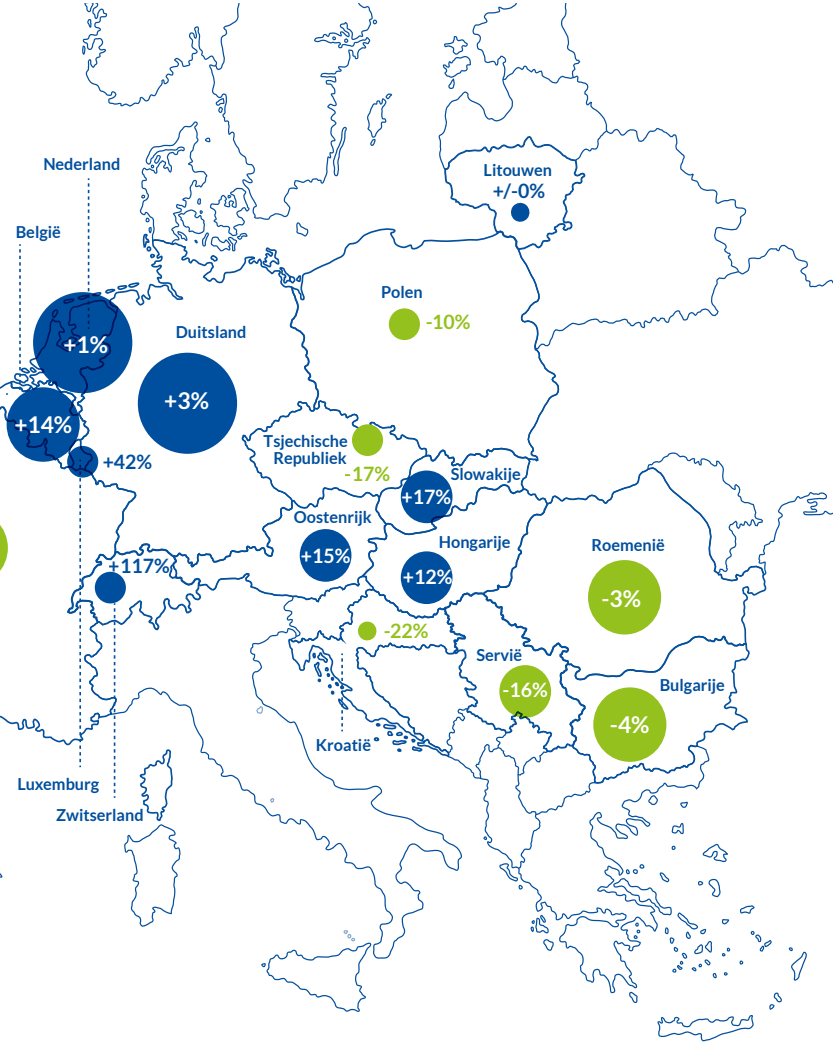
VERVOERSPRESTATIE IN EUROPA

VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK EUROPEES LAND – VERGELIJKING TUSSEN KW3 2016 EN KW3 2017

(VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)

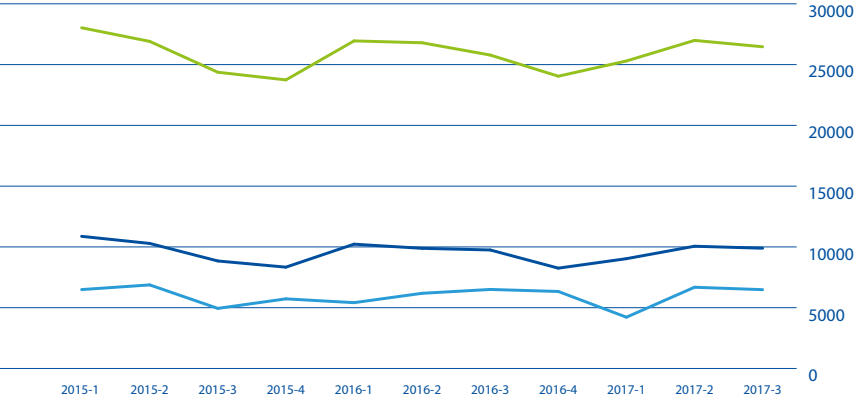
Bron: nationale bureaus voor de statistiek, Eurostat, OESO, CCR




Nederland
België
+1%
+14%
+42%
Duitsland
+3%
Litouwen
+/-0%
Polen
-10%
Tsjechische Republiek
-17%
Slowakije
+17%
Oostenrijk
+15%
Hongarije
+12%
+117%
Roemenië
-3%
-22%
Servië
-16%
Bulgarije
-4%
Kroatië
Luxemburg
Zwitserland

EVOLUTIE VAN DE VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART OP DE RIJN EN DONAU (VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)

Bron: Destatis, nationale bureaus voor de statistiek



+1,5%

TOENAME VAN DE VERVOERSPRESTATIE OVER DE TRADITIONELE RIJN IN KW3 2017 VS KW3 2016

- De vervoersprestatie over de traditionele Rijn, die tussen het eerste en tweede kwartaal van 2017 een krachtig herstel toonde (+11%), handhaafde zich op een hoog niveau. In het derde kwartaal van 2017 was dit percentage slechts 2% lager dan in het tweede kwartaal van 2017. In vergelijking met vorig jaar steeg het vervoer met 1,5%. Dit was voornamelijk te danken aan de groei van het containervervoer (+12,5% op basis van tkm) dat daarmee goed was voor 18% van de vervoersprestatie.

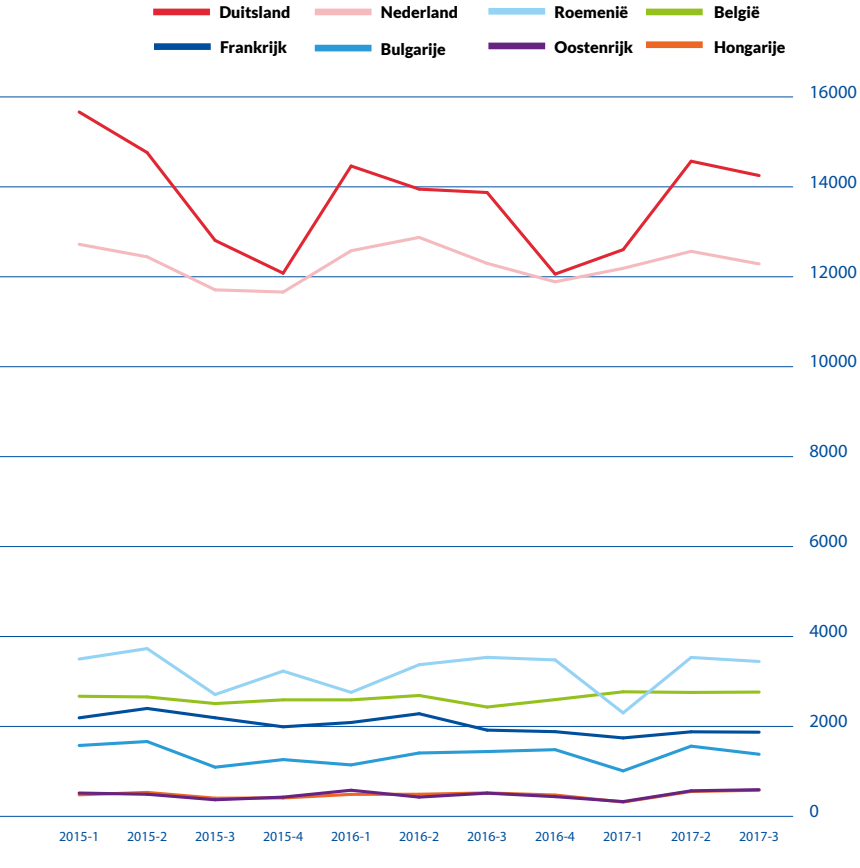
- Het vervoer over de zijrivieren van de Rijn werd positief beïnvloed door de toenemende productie van staal, betere oogstresultaten en ook door betere vaaromstandigheden. In het derde kwartaal van 2017 hebben de Moezel (+31%) en de Saar (+46%), vergeleken met het derde kwartaal van 2016, het meeste hiervan geprofiteerd. Deze ontwikkeling is voornamelijk toe te schrijven aan een toename van het vervoer van ijzererts over deze rivieren (en het vervoer van graan over de Moezel).

- De binnenvaart op de Donau werd grotendeels door twee factoren beïnvloed. Enerzijds de stijging van de staalproductie, die een positief effect had, omdat het vervoer van ijzererts en metalen steeg. Dit had wederom een zeer positieve uitwerking op de vraag naar vervoer over de Boven-Donau. Anderzijds hebben echter de slechte oogsten in het Donaugebied ertoe geleid hebben dat er minder graan werd vervoerd. Dit had een negatieve uitwerking op het vervoer van graan, dat het tweede belangrijkste segment voor de binnenvaart op de Donau vormt.

VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN

VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN (KWARTAALCIJFERS – MILJOEN TKM)

Bron: Eurostat en nationale bureaus voor de statistiek



- In het kielzog van het sterke herstel in het tweede kwartaal van 2017 is de vervoersprestatie zowel in Duitsland als in Nederland vrijwel op hetzelfde peil gebleven. De betere economische omstandigheden, met name in de bouwsector, pakten gunstig uit voor het segment droge lading. Ook de vooruitzichten op de korte en middellange termijn blijven er voor dit segment uitermate gunstig uitzien. De grootste groei deed zich voor bij het containersegment.

- In België vertoonden alle belangrijke goederensegmenten een positieve ontwikkeling. In 2017 kon het segment landbouwproducten dankzij de goede oogstresultaten in West-Europa het hoogste groeipercentage behalen. Een ander segment dat goed is voor de helft van het totale vervoer van droge bulkgoederen in België is zand, stenen en bouwmaterialen. De vervoersprestatie van dit segment lag in het derde kwartaal van 2017 als gevolg van structurele en conjuncturele factoren (zie hoofdstuk 1 en het deel over vervoer in havens) 7% hoger dan in het derde kwartaal van 2016.

- In Frankrijk toonden de twee grootste productsegmenten een plus. Het segment landbouwproducten steeg met 6% en het segment zand, stenen en bouwmaterialen met 10%. Ook in Frankrijk is dit laatstgenoemde segment qua omvang zeer belangrijk (met een aandeel van meer dan 1/3 van de totale vervoersprestatie). Het vervoer van kolen toonde een negatieve trend (decarbonisatie) en voor het containervervoer werd helaas dezelfde tendens waargenomen.

- In Oostenrijk vormt het staalsegment (ijzerertsen, metalen) het belangrijkste productsegment, met een aandeel van 40% van de totale vervoersvolume. Het vervoer van ijzererts en metalen nam sterk toe omdat er meer staal geproduceerd werd. In het derde kwartaal van 2017 lagen de cijfers voor de staalproductie in Oostenrijk 13% hoger dan in het derde kwartaal van 2016.

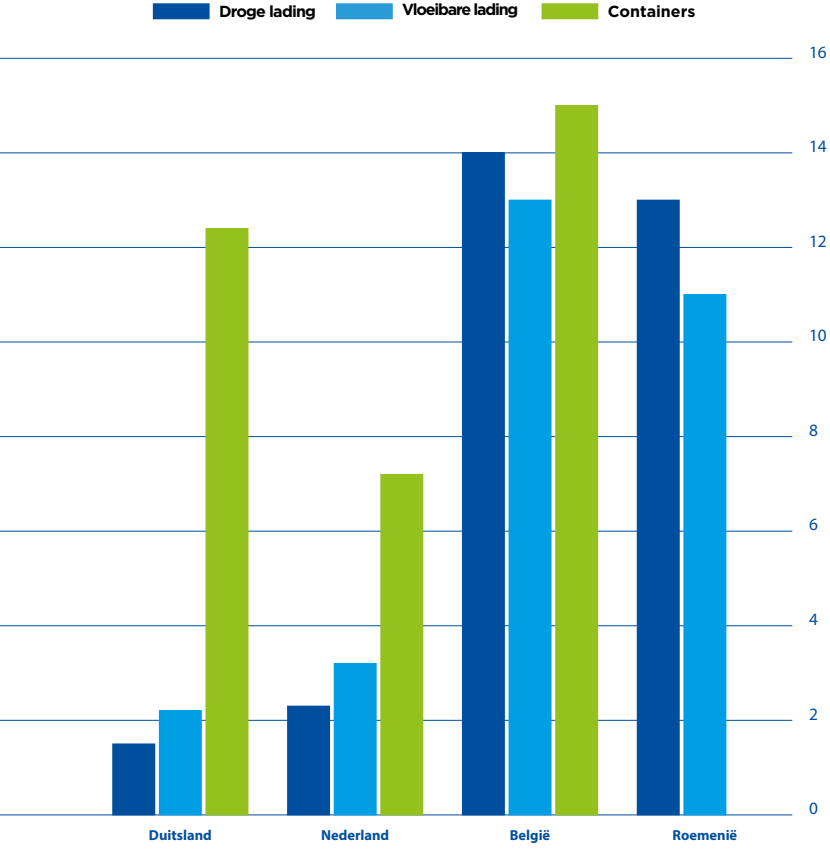
- In Roemenië nam het vervoer van granen uit het gebied aan de Midden-Donau af, waardoor ook de vraag naar vervoer in het derde kwartaal van 2017 terugliep. Dit werd echter gecompenseerd door een sterke stijging van de staalproductie in het Donaugebied.

DROGE EN VLOEIBARE BULKGOEDEREN EN CONTAINERVERVOER

VERANDERINGSPERCENTAGE IN DE VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN VIER BELANGRIJKE BINNENVAARTLANDEN

(KW3 2017 VS KW3 2016 - %)

Bron: Nationale bureaus voor de statistiek



- In Duitsland heeft het containervervoer flink geprofiteerd van het feit dat in augustus en september 2017 zeven weken lang geen treinverkeer mogelijk was als gevolg van een ongeluk tijdens bouwwerkzaamheden aan het spoor (ongeluk bij Rastatt [5]). Een groot aantal containers vond zijn weg naar de binnenvaart, waardoor de Rijnvaart kon laten zien dat de binnenvaart nog over capaciteiten beschikt en een betrouwbare vervoersmodus is. De binnenvaart heeft er dus toe bijgedragen dat een onderbreking van de logistieke ketens werd vermeden.

- In Nederland werd voor de export van goederen in containers naar andere landen de sterkste groei waargenomen: 55% van deze containerstromen waren bestemd voor Duitsland, 37% voor België en 4% voor Frankrijk. De op één na sterkste groei was te zien bij het vervoer van containers binnen het eigen land (+9%).

- In België leverden de betere oogstresultaten in 2017 een zeer positieve bijdrage aan het vervoer van droge bulkgoederen: het transport van landbouwproducten steeg met 36%. Verder is er ook sprake van een sterk stijgende trend (+7%) in het vervoer van het grootste segment droge lading (zand, stenen en bouwmaterialen, met een aandeel van 50% van het totale vervoer van droge bulkgoederen in het derde kwartaal van 2017) als gevolg van de toenemende activiteiten in de bouwsector.

- In Roemenië liepen de resultaten van de twee belangrijkste drogeladingsegmenten (landbouwproducten, ijzerertsen & metalen) sterk uiteen. Terwijl het staalsegment kon profiteren van de stijging van de staalproductie in het Donaugebied, had het vervoer van graan te kampen met tegenvallende oogsten in het gebied aan de Midden-Donau. Het transport van vloeibare goederen heeft slechts een zeer klein aandeel van 4% en het containervervoer komt niet verder dan 0,02%.

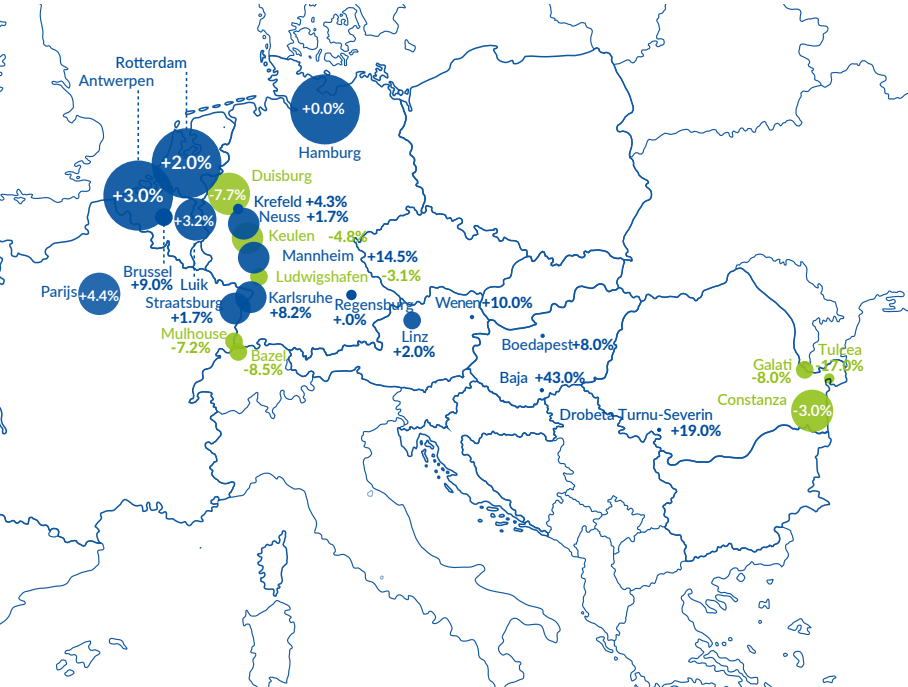
[5] Bij het Duitse plaatsje Rastatt aan de Boven-Rijn was het goederenvervoer langs de Rijnroute gedurende zeven weken tussen 12 augustus 2017 en 2 oktober 2017 ernstig gestremd als gevolg van de instorting van een tunnel

SCHEEPVAARTVERVOER IN DIVERSE EUROPESE HAVENS

VOLUME IN (KW1+KW2+KW3) 2017, VOLUME IN (KW1+KW2+KW3) 2016 EN VERANDERINGSPERCENTAGE TUSSEN BEIDE

Bron: Destatis, Statistik Austria, Centraal Bureau voor de Statistiek van Hongarije, Nationaal Instituut voor de Statistiek Roemenië en genoemde havens

- positief groeipercentage van het mondiale vervoer in (KW1+KW2+KW3) 2016 t.o.v. (KW1+KW2+KW3) 2017
- negatief groeipercentage van het mondiale vervoer in (KW1+KW2+KW3) 2016 t.o.v. (KW1+KW2+KW3) 2017



- Het binnenvaartvervoer in de tien grootste Rijnhavens bedroeg in de eerste negen maanden van 2017 85,7 miljoen ton, vergeleken met 90 miljoen ton in dezelfde periode van 2016. Dit komt neer op een daling van 5%, vergeleken met een afname van 2% van het goederenvervoer over de traditionele Rijn. Dit verschil kan worden verklaard door bijzondere gebeurtenissen in bepaalde havens.[6]

- In de havens van Parijs steeg het totale binnenvaartvervoer met 5%. Het productsegment zand, stenen en bouwmaterialen bleef in 2017 toenemen en kwam uit op 9%. Het aandeel hiervan in het totale vervoer steeg binnen een jaar van 74% naar 77%. Dit was mogelijk dankzij de gunstige economische omstandigheden en de extra bouwwerkzaamheden die verricht worden in de regio Ile-de-France (stedelijk ontwikkelingsproject Grand Paris Express).

- In de haven van Brussel nam het binnenvaartvervoer met 9% toe dankzij de positieve ontwikkeling van het productsegment zand, stenen en bouwmaterialen (dit hangt samen met de positieve nationale cijfers in België, Nederland en Frankrijk). De groei in 2017 kan worden toegeschreven aan het feit dat de havenautoriteiten in Brussel bedrijven hebben weten over te halen om meer zand en stenen door de binnenvaart te laten vervoeren (initiatieven ter bevordering van de modal shift).

- De haven van Luik registreerde een stijging in het binnenvaartvervoer van 3%. De twee productsegmenten met het hoogste groeipercentage waren hout / houtproducten (+21%) en gerede goederen (+21%). Onder het segment hout vallen houtpellets die worden gebruikt als grondstof door een centrale voor de opwekking van elektriciteit. Deze elektriciteitscentrale was wereldwijd de eerste centrale die in 2005 van kolen op biomassa is overgeschakeld (zie ook hoofdstuk 4).

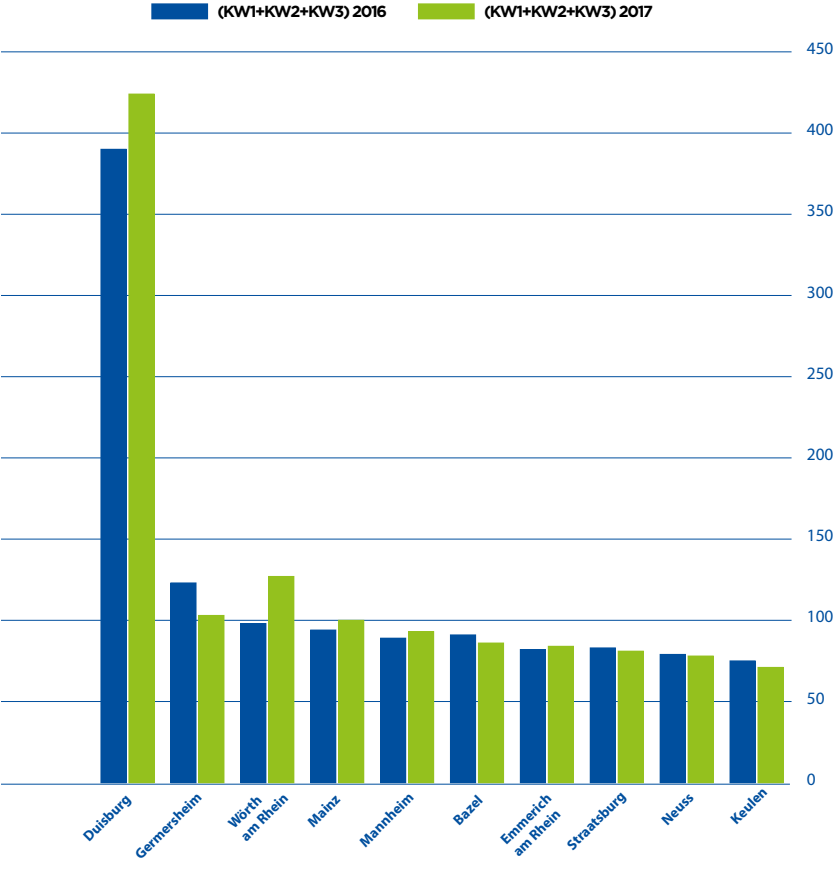
- Voor de haven van Linz, één van de grootste Donauhavens, tonen de overslagcijfers in de loop van het jaar een sterk stijgende curve. Na de sterke daling van het vrachtvervoer in het eerste kwartaal van 2017 als gevolg van ijsvorming en lage waterstanden, lagen de cijfers voor het vervoer in het tweede kwartaal 18% hoger dan vorig jaar, en in het derde kwartaal van 2017 bedroeg het verschil zelfs 35%. Dit was voornamelijk te danken aan de grotere staalproductie. Het groeipercentage voor de eerste negen maanden van 2017 lag bij slechts 2% vergeleken met de eerste negen maanden van 2016. Dat dit groeipercentage niet hoger uitviel, is te wijten aan het feit dat het vervoer in het eerste kwartaal van 2017 zo laag uitviel.

[6] *Een belangrijke gebeurtenis was een ongeluk dat in oktober 2016 in de haven van Ludwigshafen plaatsvond. Dit leidde tot een sterke daling van de havenactiviteiten in 2017*

CONTAINERVERVOER IN DE EUROPESE HAVENS

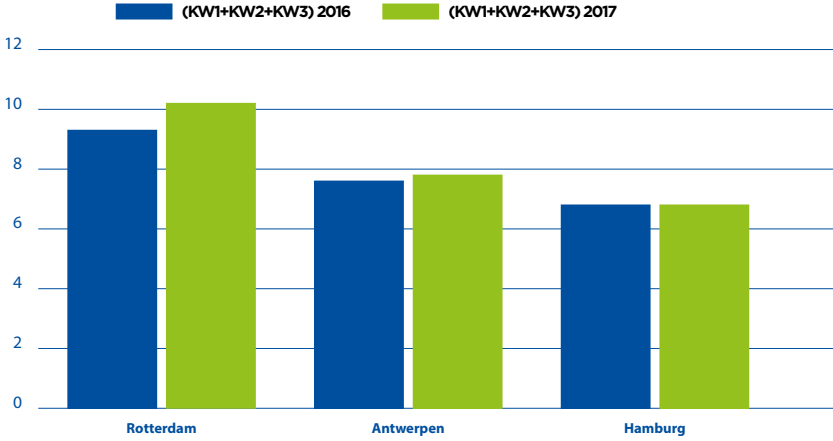
CONTAINERVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN EUROPESE BINNENHAVENS IN (KW1+KW2+KW3) 2016 EN (KW1+KW2+KW3) 2017 (1000 TEU)

Bron: Destatis, Autonome Haven van Straatsburg, Schweizerische Rheinhäfen



CONTAINERVERVOER IN DE ZEEVAART IN EUROPESE ZEEHAVENS IN (KW1+KW2+KW3) 2016 EN (KW1+KW2+KW3) 2017 (IN MILJOEN TEU)

Bron: Haven van Rotterdam, Haven van Antwerpen, Haven van Hamburg



- In de grootste Europese binnenvaarthaven aan de Beneden-Rijn, de haven van Duisburg, werden in de eerste negen maanden ongeveer 265.000 containers met een totaal gewicht van de geladen vracht van 4 miljoen ton door de binnenvaart vervoerd, vergeleken met 250.000 containers en 4,1 miljoen ton goederen vorig jaar.
- In de haven van Duisburg was 67% van alle containers die in eerste negen maanden van 2017 door de binnenvaart werden vervoerd, geladen. Dit aandeel lag vorig jaar nog bij 64%.
- Het containervervoer over het water in de Schweizerische Rheinhäfen kende na een zwak eerste kwartaal van 2017 als gevolg van de lage waterstanden op de Rijn in het derde kwartaal een sterke opleving. Dit hangt rechtstreeks samen met het Rastatt-incident, waardoor het goederenvervoer per spoor langs de Boven-Rijnroute zeven weken lang stil kwam te liggen. Dit leidde tot een duidelijke modal shift naar de binnenvaart.

- In de Schweizerische Rheinhäfen waren in september 2017 de TEU-volumes 36% hoger dan in september 2016. Zelfs nadat het spoorvervoer weer op gang was gekomen, liet het vervoer over de rivier vergelijkbare groeipercentages zien (oktober: +31%, november: 34%). Hieruit kan worden opgemaakt dat grote delen van het extra binnenvaartvervoer dat door het ongeluk bij Rastatt erbij is gekomen, op de Rijn zal blijven.
- Voor de tien grootste Rijnhavens was het totale binnenvaartcontainervervoer in de eerste negen maanden van 2017 4% meer dan vorig jaar. Het resultaat voor geheel 2017 zal zeker hoger uitvallen, aangezien de gevolgen van het ongeluk bij Rastatt ook in het vierde kwartaal nog in de cijfers zal doorwerken.
- In de havens van Parijs bleef het containervervoer door de binnenvaart in 2017 onveranderd op een hoog niveau liggen (162.000 TEU). In dit cijfer is echter het segment van de stedelijk containerlogistiek begrepen - met oorsprong en bestemming van het containervervoer binnen de regio Ile-de-France - dat in een snel tempo toenam (+14%) naar 33.500 TEU.
- In de haven van Brussel slaagde men erin voor het containervervoer het recordniveau van 2016 te behouden en wist men zelfs een toename van 4% te realiseren, oftewel 31.000 TEU. In het licht van deze positieve ontwikkeling denken de havenautoriteiten nu al na over een verdere uitbreiding van de containerterminal.

+14%

STEDELIJK CONTAINERVERVOER IN PARIJS IN 2017 IN VERGELIJKING MET 2016

5 x 39

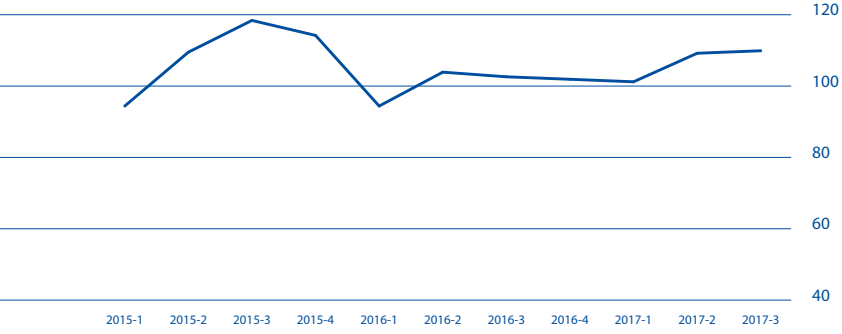
03

EXPLOITATIE-OMSTANDIGHEDEN

OMZETONTWIKKELING IN EUROPA[7]

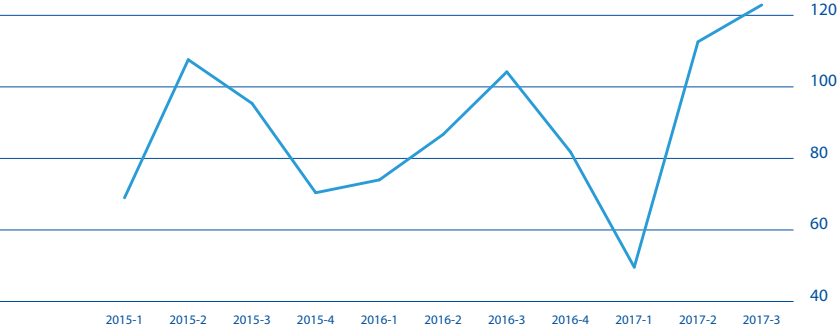
OMZETONTWIKKELING IN NEDERLAND (2010=100) RIJNOEVERSTAAT MET VOORNAMELIJK VRACHTVERVOER

Bron: CBS



OMZETONTWIKKELING IN HONGARIJE (2010=100) DONAULAND MET VOORNAMELIJK VRACHTVERVOER

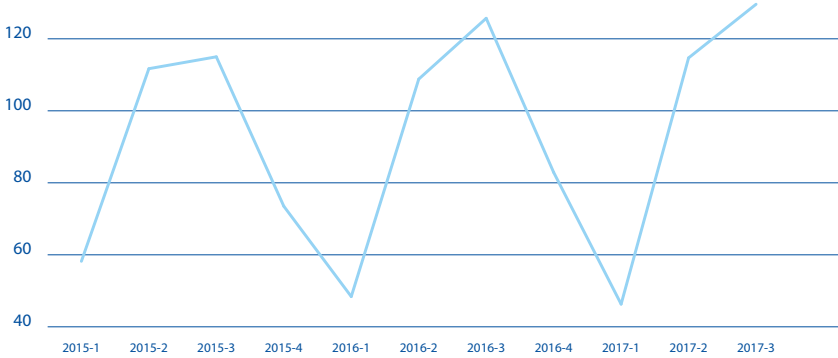
Bron: Eurostat



[7] Kwartaalgegevens over de omzet in de binnenvaart zijn vanwege statistische beperkingen momenteel slechts voor zeer weinig landen beschikbaar. EUROSTAT verstrekt gegevens over de NACE-rubriek H50 (vervoer over water) die zowel het maritiem als het binnenvaartvervoer omvat. Met behulp van deze dataset kan alleen voor de landen met vrijwel geen zeevaart de omzet in de binnenvaart worden vastgesteld (Oostenrijk, Hongarije). Voor Nederland worden de omzetgegevens op kwartaalbasis verstrekt door het nationale bureau voor de statistiek (CBS)

OMZETONTWIKKELING IN OOSTENRIJK (2010=100)
DONAULAND MET VOORNAMELIJK PASSAGIERSVERVOER

Bron: Statistik Austria



- De omzet in de binnenvaart in Nederland lag in het derde kwartaal van 2017 7% hoger dan in het derde kwartaal van 2016. De omzet nam veel minder sterk toe dan de vervoersprijzen, omdat de totale vervoersprestatie in het derde kwartaal van 2017 ongeveer op hetzelfde niveau bleef. Voor de andere vervoersmodi in Nederland waren de omzetresultaten in het derde kwartaal van 2017 als volgt: zeevaart (+6,1%), wegvervoer (+5,5%), spoorvervoer (+4,1%), totale vervoerssector (+4,8%).

- Hongarije is een land aan de Midden-Donau waar het goederenvervoer in de omzet van de binnenvaart veel gewicht in de schaal legt (aandeel van bijna 3/4). De omzetgroei in het derde kwartaal van 2017 (+18% ten opzichte van het derde kwartaal van 2016) gaat daarom ook gelijk op met een sterke toename van de vraag naar vervoer in dit kwartaal (+11,5%), zij het dat het eerste cijfer aanzienlijk hoger uitviel.

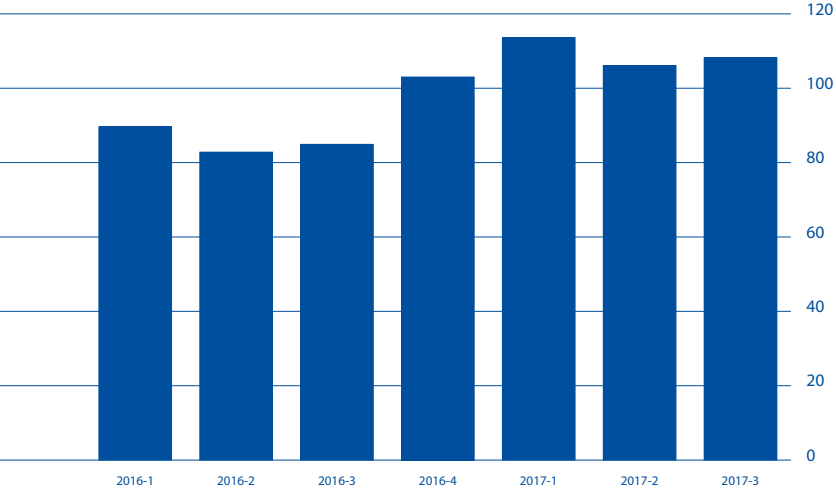
- Oostenrijk is een land aan de Boven-Donau waar het passagiersvervoer goed is voor een zeer groot deel van de omzet in de binnenvaart (aandeel van bijna 2/3). Dit verklaart de sterke seizoenschommelingen, hetgeen een typisch kenmerk is van de passagiersvaart. De omzet in het derde kwartaal van 2017 lag 3% hoger dan vorig jaar. Dit kan voor een deel worden verklaard door de toenemende vraag naar goederenvervoer, maar ook de passagiersvaart heeft hier een steentje aan bijgedragen. De passagiersvaart blijft overigens een stijgende trend vertonen, zowel wat het aantal ondernemingen als wat hun aandeel in de omzet betreft.

VRACHTPRIJZEN

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

Bron: CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek

**Opmerking: De ontwikkeling van de gemiddelde vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading, vloeibare lading en containers in Nederland*

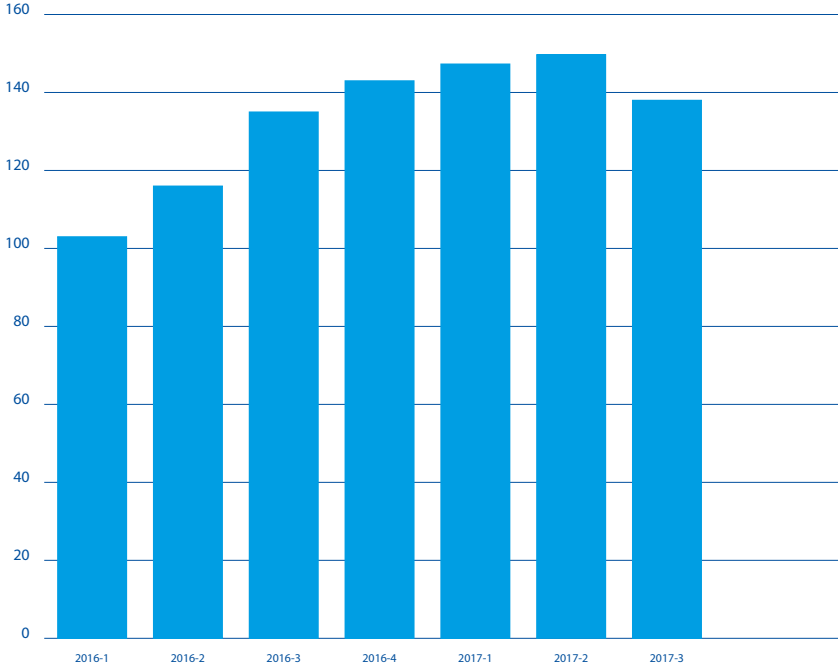


- In het derde kwartaal van 2017 is het gemiddelde prijsniveau van het vervoer van goederen door de binnenvaart in Nederland vrijwel op hetzelfde peil gebleven als in het eerste en tweede kwartaal van 2017. Hoewel de hoge vrachtprijzen in het eerste kwartaal van 2017 voornamelijk terug te voeren zijn op de lage waterstanden, moet de verklaring voor het hoge prijsniveau in het tweede en derde kwartaal van 2017 worden gezocht in de economische omstandigheden.

- In het tweede en derde kwartaal van 2017 toonde het goederenvervoer in Nederland duidelijk tekenen van herstel, omdat het fenomeen laagwater zich alleen gedurende een zeer korte periode in juli voordeed. Daarom kan worden vastgesteld dat het vrij hoge prijsniveau in het tweede en derde kwartaal van 2017 vooral toe te schrijven was aan de grote vraag naar vervoer.

ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN IN HET DONAUGEBIED
(JANUARI 2015=100)

Bron: Donaucommissie
**Opmerking: Vrachtprijzen op basis van vervoer van graan en chemische producten vanuit de havens aan de Midden-Donau*

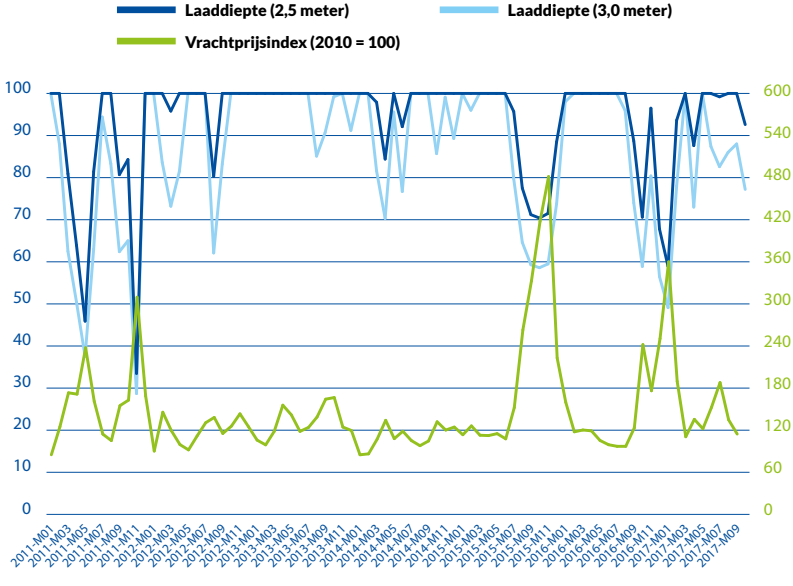


- Op de Donau lagen de vrachtprijzen voor het vervoer van granen en meststoffen vanuit het gebied rond de Midden-Donau naar de aan de Zwarte Zee gelegen havens in het derde kwartaal van 2017 lager dan die in het tweede kwartaal van 2017. Niet alleen de scherpe daling van het vervoer van graan als gevolg van de tegenvallende oogsten ligt ten grondslag aan deze ontwikkeling. Een ander aspect waar rekening mee moet worden gehouden, zijn de brandstofkosten bij het bunkeren. Hogere kosten werken door in de vrachtprijzen. Juist deze brandstofkosten zijn in het derde kwartaal van 2017 op de Donau sterk gestegen (met 7% ten opzichte van het tweede kwartaal van 2017).

- De vrachtprijzen in de Rijntankvaart werden in juli 2017 beïnvloed door de tijdelijke productiebeperkingen van de Duitse raffinaderijen. Dit leidde tot een sterke toename van de import via de Rijn en tot hogere vrachtprijzen. De lage waterstanden in juli speelden daarbij eveneens een rol. In augustus en september zakten de vrachtprijzen door de overgang van contango naar backwardation op de toekomstige oliemarkt. Dit had tot gevolg dat er minder vraag was naar vervoer.

MAXIMALE BELADINGSGRAAD BIJ KAUB / MIDDEN-RIJN VOOR SCHEPEN MET EEN DIEPGANG VAN 2,5 EN 3 METER, VERGELEKEN MET DE VRACHTPRIJSINDEX VOOR DE TANKVAART*

Bron: CCR en PJK International
** Vrachtprijzen in de tankvaart op de Rijn*



04

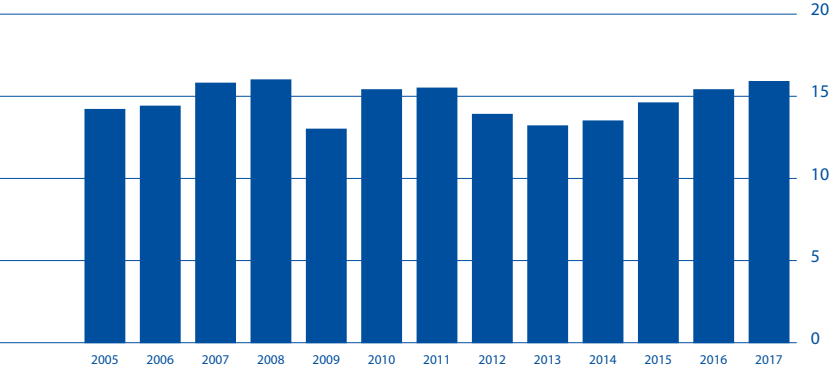
HAVENDATA OVER BIOMASSA EN VOORUITZICHTEN

BIOMASSA IN DE HAVEN VAN LUIK

De haven van Luik werd aangelegd in 1937 en is de grootste binnenvaarthaven van België. Europees gezien komt de haven op de derde plaats. Ondanks een daling in het vervoer in 2012 (-10% in vergelijking met 2011), die het gevolg was van een macro-economische recessie en de staalcrisis, is de haven van Luik erin geslaagd de activiteiten te herstructureren door van traditionele segmenten over te stappen op het vervoer van containers en hernieuwbare energie. De recente stijging van de hoeveelheden is grotendeels te danken aan de toename van containervervoer, en, zij het in mindere mate, een toenemend belang van biomassa.

ONTWIKKELING VAN HET VRACHTVERVOER OVER WATER IN DE HAVEN VAN LUIK (IN MLN. T)

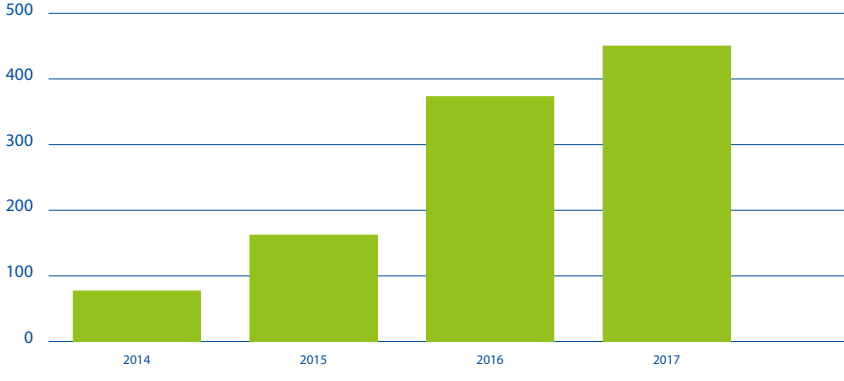
Bron: haven van Luik



- Een belangrijk aspect van het herstructureringsproces van de haven van Luik hangt samen met het vervoer van biomassa. In 2005 is een bestaande kolencentrale aan de Maas volledig overgeschakeld op biomassa. Deze reconversie was wereldwijd de eerste waarbij een elektriciteitscentrale voor de volle 100% van kolen op biomassa is overgestapt.
- Na een moeilijke periode die samenhing met een lage winstgevendheid en hoge prijzen voor houtpellets, is de activiteit sinds 2013 sterk gestegen. Dit leidde tot een enorme stijging in het vervoer van houtproducten: in 2016 steeg het vervoer van houtpellets met 130% vergeleken met 2015, en in 2017 bedroeg de toename 20% in vergelijking met 2016.

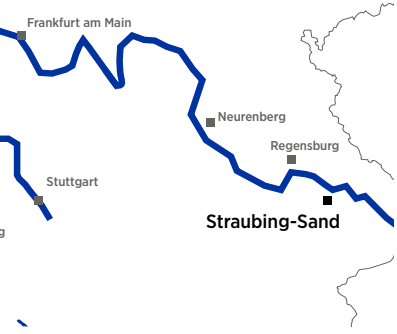
ONTWIKKELING VAN HET VERVOER VAN HOUTPRODUCTEN IN DE HAVEN VAN LUIK (IN 1000T)

Bron: haven van Luik



- Een andere activiteit in Luik als het gaat om hernieuwbare energiebronnen is de productie van biobrandstoffen uit agribulk. Er is een fabriek die voor de logistiek gebruikmaakt van binnenvaart én wegvervoer, maar voor transporten over lange afstanden de voorkeur geeft aan de binnenvaart.

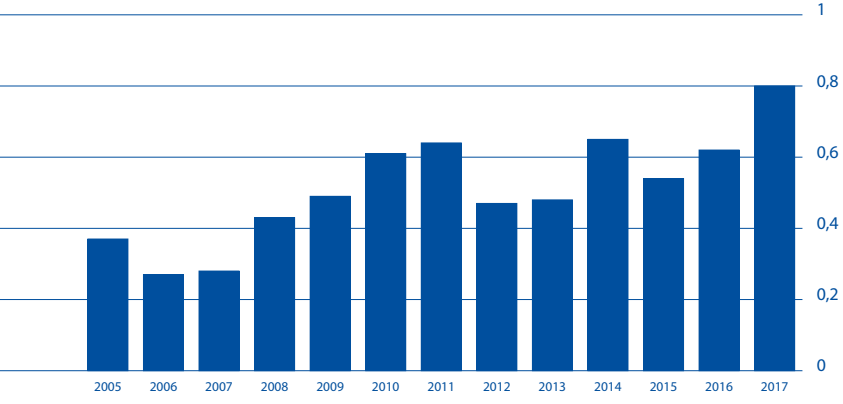
BIOMASSA IN DE HAVEN VAN STRAUBING-SAND



De haven van Straubing aan de Donau (aangelegd in 1996) in Zuid-Duitsland, ligt in een gebied met een grote landbouw-, bosbouw- en houtproductie. Dit is één van de belangrijkste redenen waarom de haven een strategie ontwikkelde om het centrum te worden voor "groene" chemie. De positieve ontwikkeling van het vervoer van goederen over water, dat tussen 2007 en 2017 bijna verdrievoudigde, bevestigt het potentieel van hernieuwbare energiebronnen als een activiteitensegment voor binnenhavens.

ONTWIKKELING VAN HET VRACHTVERVOER OVER WATER IN DE HAVEN VAN STRAUBING (IN MLN. T)

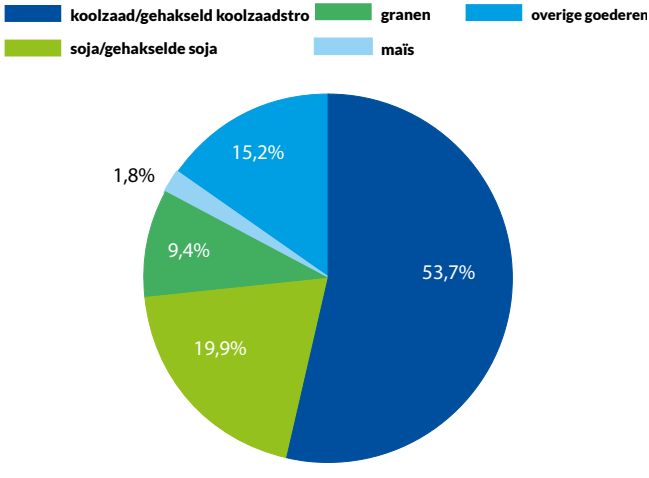
Bron: haven van Straubing



- Het aandeel van de biomassa in het binnenvaartvervoer is zeer hoog (85%). Het leeuwendeel van de biomassa wordt gebruikt door een bedrijf dat koolzaadolie produceert en als bijproduct gehakseld koolzaadstro. De olie wordt per trein vervoerd naar bedrijven in Oostenrijk en het Rijnstroomgebied, waar een verdere verwerking tot biodiesel plaatsvindt. Het gehakselde koolzaadstro vormt een grondstof voor de veevoederindustrie in Nederland en België.
- Afgezien van de regionaal in overvloed beschikbare biomassa, importeert de haven per schip grote hoeveelheden biomassa over de Donau vanuit Hongarije, Oostenrijk en andere Donaulanden. In 2016 lag het aandeel van alle Donaulanden met betrekking tot de aanvoer over het water samen bij 56%.
- Het aandeel in de modal-split van de binnenvaart in Straubing lag in 2017 bij 19,8%, hetgeen ver boven het gemiddelde van het aandeel van de binnenvaart in de modal-split in de rest van Duitsland ligt.

VRACHTVERVOER PER SCHIP IN DE HAVEN VAN STRAUBING
(IN 2017, IN %)

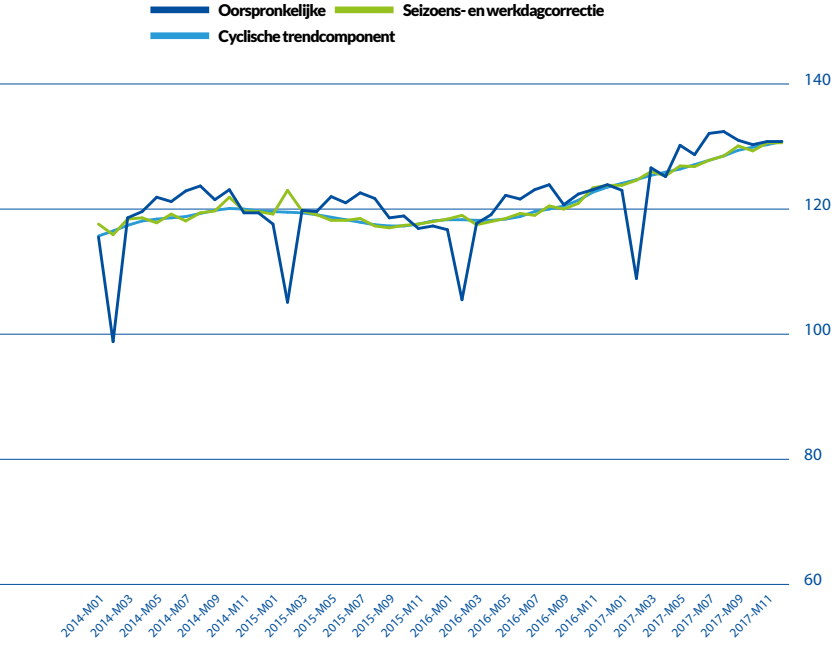
Bron: haven van Straubing



VOORUITZICHTEN VOOR DE MONDIALE HANDEL EN TRANSPORTTENDENSEN

RWI/ISL CONTAINEROVERSLAGINDEX

Bron: Berekeningen van RWI en ISL op basis van gegevens van 82 havens



- De RWI/ISL container-doorvoerindex is gebaseerd op gegevens van 81 wereldwijde containerhavens die goed zijn voor 60% van de mondiale containeroverslag. Deze index is een vroege indicator voor de wereldhandel en het maritieme containervervoer.
- De index steeg in de loop van 2017 met 5,4%. De toename was daarmee vrijwel hetzelfde als in 2016. De groei in 2016 en 2017 laat zien dat de zwakte in de wereldhandel die in 2015 werd waargenomen, voorbij is.

TRENDS IN DE VERVOERSVRAAG IN 2018 IN DE RIJNOEVERSTATEN

Bron: Analyse van de CCR op basis van macro-economische en sectorale data

	Belangrijkste positieve factoren	Trends in vervoersvraag in 2018 vs 2017
Landbouwproducten	Oogstresultaten	Toename
IJzerertsen	Staalproductie	Toename
Metaal	Staalproductie	Toename
Steenkolen	Weersomstandigheden & energiebeleid, gedeeltelijk staalproductie	Afname
Zand, aarde & bouwmaterialen	Bouwactiviteiten	Toename
Containers	Wereldhandel	Toename
Aardolieproducten	Olieprijzen & raffinaderij-output	Afname
Chemicaliën	Chemische productie	Ongewijzigd

- De enige verandering in de vooruitzichten in vergelijking met het vorige rapport hangt samen met de aardolieproducten. Ook al wordt ervan uitgegaan dat de olieprijzen in 2018 slechts weinig zullen stijgen, wordt toch verwacht dat de vraag naar vervoer van aardolieproducten in 2018 licht zal dalen. De redenen zijn niet alleen de stijgende prijzen op de spotmarkten, maar ook de overgang van contango naar backwardation op de toekomstige oliemarkt, een ontwikkeling die normaliter een daling van de transportvraag oplevert.[8]

- In 2017 vielen de oogsten in Frankrijk veel beter uit dan 2016, toen deze zeer gering waren. Dit zal in 2018 de vervoersvraag in dit segment op de Franse waterwegen, de Moezel en de Rijn zeker ten goede komen. In het Donaustroomgebied is de vervoersvraag daarentegen zwakker dan een jaar eerder als gevolg van tegenvallende oogsten in het Donaugebied.

- In de staalnijverheid waren de productiecijfers voor 2017 over het algemeen zeer positief. De vooruitzichten voor de staalindustrie zijn rooskleuriger geworden nu er over de gehele linie, wereldwijd een opleving is vast te stellen (zie hoofdstuk 1) die tot uitdrukking komt in een sterke stijging van de staalproductie.

- De afname in het kolenverbruik toont een acceleratie. In Duitsland liep het gebruik van kolen in 2017 met 10,4% terug. In de elektriciteitssector wordt kolen steeds meer vervangen door hernieuwbare energiebronnen en aardgas. Afgezien hiervan werden er verschillende kolencentrales van het net gehaald. Alleen in de staalindustrie viel in 2017 een lichte stijging van het kolenverbruik van 0,6% waar te nemen.

- Het herstel in de bouwsector zet door, zoals blijkt uit de laatste cijfers, en dit geldt met name voor Nederland. Deze ontwikkeling zal het vervoer van zand, stenen en bouwmaterialen zeker nog verder bevorderen. Naar verwachting zal zelfs de gestegen hypotheekrente deze opleving in de bouwsector niet ongedaan maken.

- De wereldhandelsindicator (RWI/ISL index) kwam in 2017 5,4% hoger uit en laat duidelijk zien dat de wereldhandel aantrekt. De vooruitzichten voor de wereldhandel voor 2018 en 2019 zijn dan ook fundamenteel positief.

- Verwacht wordt dat de chemische productie in 2018 slechts een bescheiden groei laat zien. De prognoses voor het vervoer van chemische producten gaan dan ook uit van een gelijkblijvende situatie, met eventueel een lichte verhoging.

[8] Contango is een situatie met betrekking tot de toekomstige oliemarkt, wanneer de contracten voor het kopen of verkopen van olie in de toekomst uitgaan van een stijgende aardolieprijs (die tot uitdrukking komt in het gedrag van de oliehandelaren). In dit geval zal het vervoer van olieproducten toenemen, omdat meer olieproducten voor opslag aangevoerd zullen worden. De olieproducten worden vanuit deze opslagplaatsen aan de klanten geleverd op het moment dat de hogere prijzen een feit zijn. Een veranderend patroon op de toekomstige oliemarkt, van contango naar backwardation, leidt tot een lagere, potentiële winst uit deze handelstransacties en dus een afname van de hieraan gerelateerde vervoersactiviteiten.

WOORDENLIJST

MLD.: miljard

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

EU: EuropeseUnie

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

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

BBP: Bruto Binnenlands Product

IWT: (InlandWaterways Transport) binnenvaart

BELADINGSGRAAD: percentage van het maximale laadvermogen van een schip

MIO: (MLN.) miljoen

OESO: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling

PP: procentpunten

20XX- 1/20XX-KW1: 1ekwartaal

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

INDEX RWI/ISL VOOR CONTAINEROVERSLAG: index voor de mondiale overslagactiviteiten van containers in havens

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

TRADITIONELE RIJN: Rijn van Bazel tot aan de grens tussen Nederland en Duitsland

OMZET: verkoopvolume na aftrek van omzetbelasting

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

NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Oorspronkelijkenaam	Nederlandsenaam	Land
Statistik	Statistik Austria	Statistiek Oostenrijk	Oostenrijk
Statbel	Statistics Belgium	Algemene Directie Statistiek	België
NSI	Национален статистически институт	Nationaal Instituut voor de Statistiek	Bulgarije
DZS	Državni Zavodza 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	Navigable Waterways of France	Frankrijk
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	AgenziaInterregionale 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	Studies van het Groothertogdom Luxemburg	Luxemburg
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Nationaal Instituut voor de Statistiek en Economische	Nederland
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Centraal Bureau voor de Statistiek van Polen	Polen
P3C	Републички завод за статистику	Centraal Bureau voor de Statistiek	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

Oorspronkelijkenaam	Nederlandsenaam	Land
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
European Commission	Europese Commissie	EU
Ports mentioned in the report	Ports mentioned in the report	EU
International Monetary Fund (IMF)	Internationale Monetaire Fonds(IMF)	Wereld
OECD	OECD	Wereld
World Steel Association	World Steel Association	Wereld
AG Energiebilanzen	Working Group on Energy Balances	Duitsland
Bundesamt für Güterverkehr	German Federal Office of Goods Transport	Duitsland
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart	Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart	Nederland
Federal Reserve Bank of St. Louis	Federal Reserve Bank of St. Louis	USA
Agreste	Agreste	Frankrijk
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik	Institute of Shipping Economics and Logistics	Duitsland
PJK International	PJK International	Netherlands
Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung	RWI - Leibniz-Institute for Economic Research	Duitsland
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Duitse staalvereniging	Duitsland
Oilprice.com	Oilprice.com	Verenigd Koninkrijk

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" (zie kaart hoofdstuk 2).

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.

AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING

Het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan, geschiedt op eigen risico van de gebruiker. Noch de Europese Commissie, noch de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en haar secretariaat 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 Europese Commissie, haar diensten of van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Deze publicatie leidt niet tot officiële verplichtingen voor de genoemde genoemde commissies.

De Marktobservatie Europese Binnenvaart
is een gezamenlijk project van de CCR en de Europese Commissie

BIJDRAGEN

SECRETARIAAT VAN DE CCR

Norbert KRIEDEL (econoom)

Lucie FAHRNER (communicatie)

Angelika ESPENHAHN (projectcoördinatie)

Kenza BOUSEDRA (Stagiaire Marktobservatie)

Victoire NAGY (Stagiaire communicatie)

Kontact: ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie

Moezelcommissie

Savacommissie

EBU

ESO

IVR

DESIGN VAN PRESS-AGRUM

Nicolas LAURENT (coördinatie)

Lucie GANGLOFF (design)

www.press-agrum.com

VERTALING

Christophe HENER (Frans)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Duits)

Pauline de ZINGER (Nederlands)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Extern - Engels)

Impressum: April 2018

Uitgegeven door het Secretariaat van de Centrale commissie voor de Rijnvaart
2, place de la République CS10023 – 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN : 2519-111X

In partnerschap
met de

Europese
Commissie