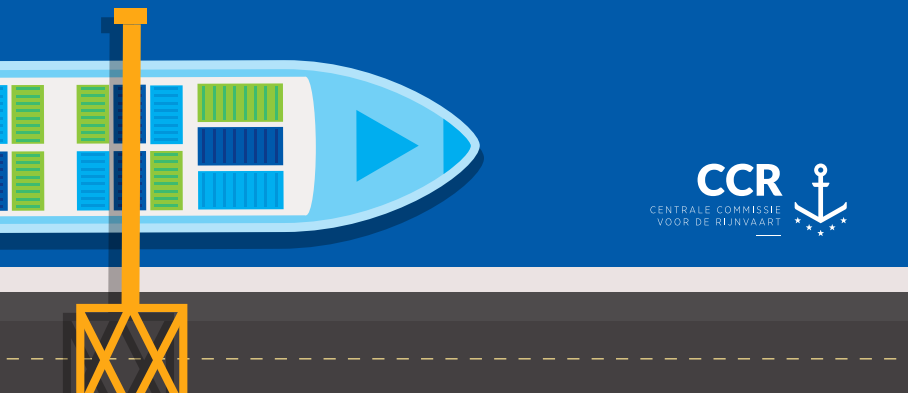
MARKET INSIGHT

EUROPESE BINNENVAART

GEPUBLICEERD

APRIL 2019



CCR

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

Market Insight

EUROPESE BINNENVAART

Gepubliceerd

April 2019

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

OVERZICHT

01 **VRACHTVERVOER DOOR DE BINNENVAART EN IN HAVENS** (P.5)

Vervoersprestatie in Europa **(p.6)**

Containervervoer op de Rijn – een analyse van herkomst en bestemming **(p.10)**

Containervervoer op de Rijn – aandeel gevulde containers per laadland **(p.12)**

Vrachtvervoer in de belangrijkste Europese binnenvaartlanden **(p.14)**

Droge en vloeibare bulkgoederen en containervervoer **(p.16)**

Vervoer in Europese havens **(p.18)**

02 **EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN** (P.21)

Binnenvaartondernemingen - verdeling in Europa **(p.22)**

Waterstanden en beladingsgraad van vaartuigen in het Rijnstroomgebied **(p.24)**

Waterstanden en beladingsgraad van vaartuigen in het Donaubekken **(p.28)**

Vrachtprijzen en prijzen van gasolie in het Rijnstroomgebied **(p.31)**

Vrachtprijzen en prijzen van gasolie in het Donaubekken **(p.34)**

Omzetontwikkeling binnenvaart in Europa per land per kwartaal **(p.35)**

03 **FOCUS OP ROEMENIË** (P.39)

Havens in Roemenië **(p.40)**

De havens van Constanța en Galati **(p.41)**

Gegevens over de binnenvaart in Roemenië **(p.42)**

Vrachtvervoer door de binnenvaart in Roemenië per segment **(p.44)**

01

VRACHTVERVOER DOOR DE BINNENVAART EN IN HAVENS

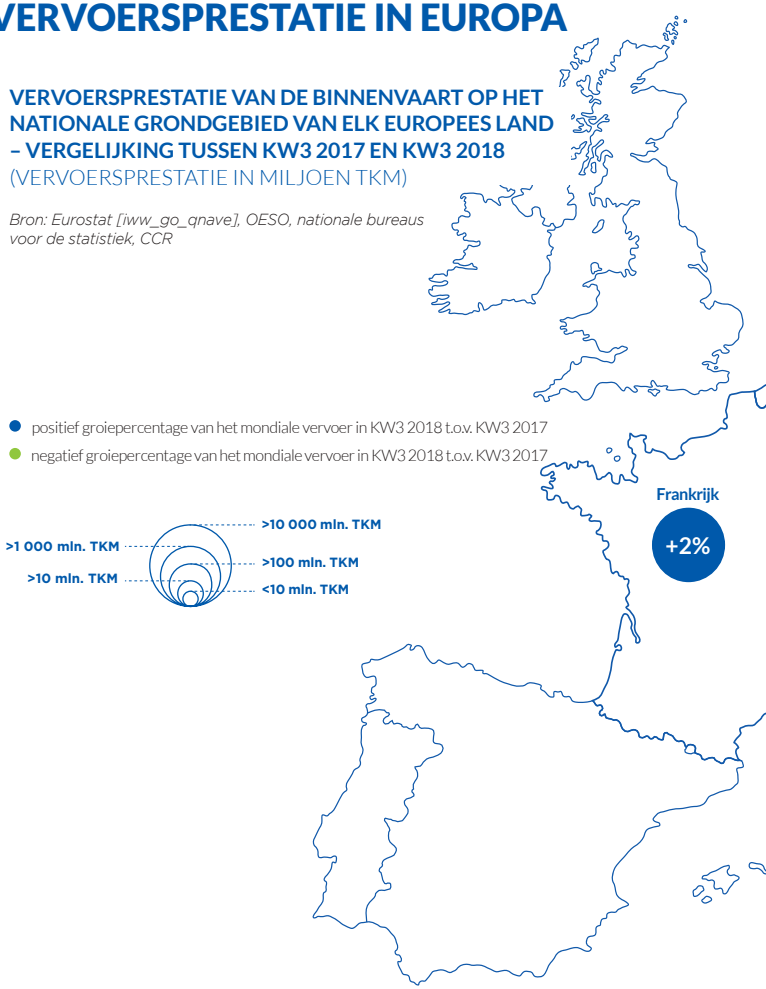
- **In het derde kwartaal van 2018 werd de algemene ontwikkeling van de binnenvaart in Europa beïnvloed door de laagwaterperiode die zich voordeed in de tweede helft van het jaar.**
- **De vervoersprestatie op de Europese binnenwateren bedroeg 32,1 miljard TKM in het derde kwartaal van 2018.**
- **In vergelijking met de cijfers voor het derde kwartaal van 2017 daalde de vervoersprestatie met 14,9%. De vervoersprestatie op de traditionele Rijn, de zijrivieren van de Rijn en de Donau daalde met respectievelijk 27%, 36% en 10%.**

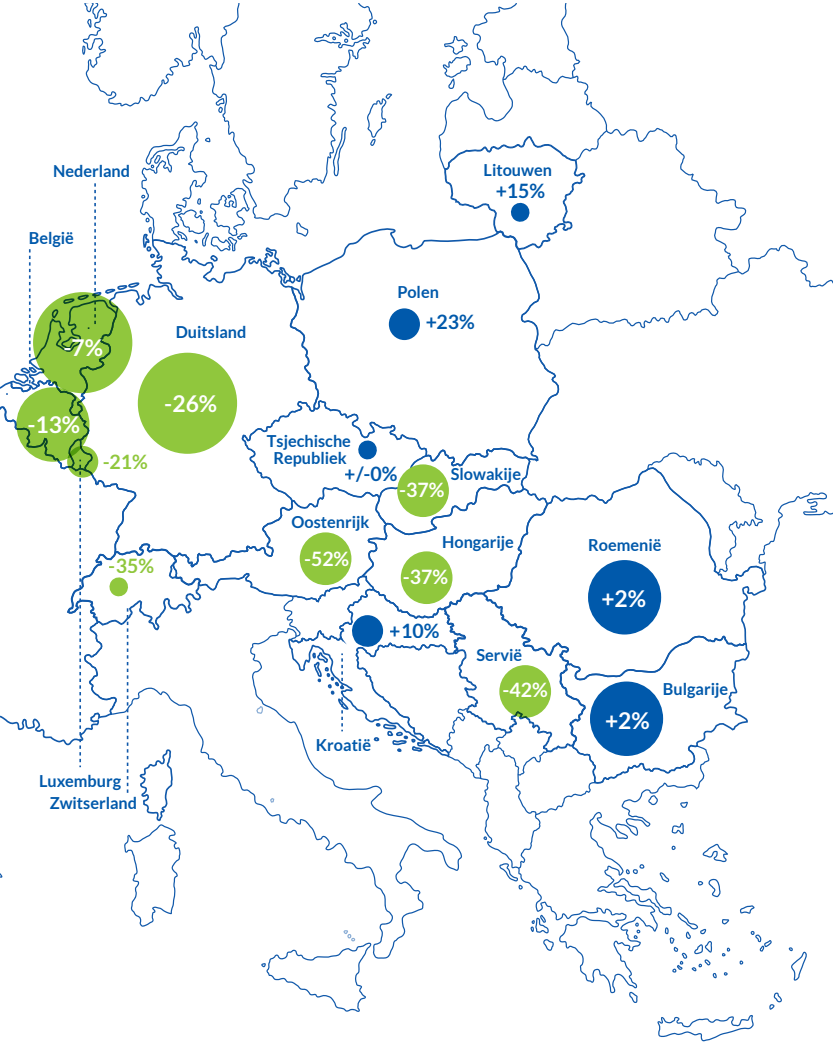
VERVOERSPRESTATIE IN EUROPA

VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK EUROPEES LAND – VERGELIJKING TUSSEN KW3 2017 EN KW3 2018

(VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)

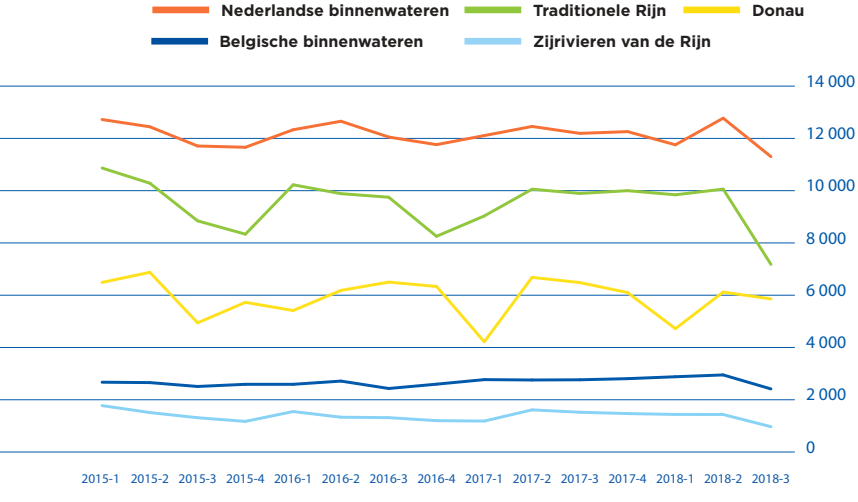
Bron: Eurostat [iww_go_qnave], OESO, nationale bureaus voor de statistiek, CCR




Nederland
België
-7%
Duitsland
-26%
-13%
-21%
Litouwen
+15%
Polen
+23%
Tsjechische Republiek
+/-0%
Slowakije
-37%
Oostenrijk
-52%
Hongarije
-37%
-35%
Roemenië
+2%
+10%
Servië
-42%
Bulgarije
+2%
Kroatië
Luxemburg
Zwitserland

VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART OP DE RIJN, ZIJRIVIEREN VAN DE RIJN*, DONAU**, BELGISCHE EN NEDERLANDSE WATERWEGEN (VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)

Source: Destatis, StatBel, Eurostat [iww_go_qnave], OESO, CCR-berekening
**Zijrivieren van de Rijn: Main, Moezel, Neckar, Saar*
***Donau: vervoersprestatie in Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Kroatië, Servië, Roemenië en Bulgarije*



- Door de langdurige, extreem lage waterstanden in Europa in de zomer en herfst van 2018 is de vervoersprestatie in het derde kwartaal van 2018 op veel plaatsen sterk teruggelopen. Er waren echter enkele uitzonderingen. Op de benedenloop van de Donau, die goed is voor 75% van de totale vervoersprestatie op de Donau, werd een hoger resultaat geboekt (+ 2%). Op de midden- (- 38%) en bovenloop (- 48%) van de Donau ging de vervoersprestatie er echter sterk op achteruit. Op de benedenloop van de Donau (Roemenië, Bulgarije) was de vervoersprestatie goed, omdat de diepgang van de binnenvaartschepen op dit riviergedeelte niet door de lage waterstanden beperkt hoefde te worden. Dit is te danken aan de estuaire vaart tussen de haven van Braila en de Zwarte Zee. De haven van Galati is ook aan de riviermonding gelegen (zie het deel over havens en hoofdstuk 3).

- De totale vervoersprestatie op de Nederlandse waterwegen wordt gedomineerd door de vervoersprestatie op de Rijn (vervoer vanuit de Nederlandse en Belgische zeehavens naar het achterland, met name naar Duitsland en verder stroomopwaarts). De totale nationale vervoersprestatie werd echter minder sterk beïnvloed door de lage waterstanden dan de vervoersprestatie op de Rijn en zijn aftakking de IJssel, omdat de waterwegen in het ARA-gebied (tussen Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam) voldoende waterdiepte bleven bieden hetgeen een zekere compensatie vormde.

- Op de traditionele Rijn werden er in het derde kwartaal van 2018 38,2 miljoen ton goederen vervoerd, wat neerkomt op een daling van het vrachtvervoer met 18% vergeleken met het derde kwartaal van 2017. Het containervervoer nam 20% af en het vervoer van vloeibare en droge lading daalde met respectievelijk 16% en 14%. In deze context moet er rekening worden gehouden met het feit dat de Midden- en Bovenrijn, die veel sterker werden getroffen door de lage waterstanden dan de Beneden-Rijn (zie ook hoofdstuk 2), goed zijn voor 42% van het totale vervoer van vloeibare lading[1] op de traditionele Rijn en zijn zijrivieren.

- De Midden- en Bovenrijn hebben daarnaast ook een groot aandeel in de totale vervoersprestatie voor containers op de traditionele Rijn en zijn zijrivieren, namelijk 49%. Dit percentage ligt een stuk hoger dan voor droge lading, wat de sterke daling van het containervervoer met 20% op de traditionele Rijn in zijn geheel verklaart.

- Op de Main werd er in het derde kwartaal van 2018 3,5 miljoen ton vervoerd, wat betekent dat de vervoersprestatie van de binnenvaart met 1 miljoen ton (oftewel 23%) afnam. Voor het volledige jaar 2018 wijzen de cijfers van de Duitse binnenvaartautoriteit (GDWS) op een daling van ongeveer 20%.

- Op de Moezel werden er in het derde kwartaal van 2018 1,73 miljoen ton geregistreerd (een derde minder dan in het derde kwartaal van 2017). Cijfers van de GDWS wijzen op een daling van 16,4% voor het volledige jaar 2018.

- Van alle zijrivieren van de Rijn daalde de vervoersprestatie het sterkst op de Saar. Hier werd het vervoer bijna gehalveerd: 0,58 miljoen ton in het derde kwartaal van 2018 vergeleken met 1 miljoen ton in hetzelfde kwartaal van 2017. Uit de cijfers van de GDWS blijkt dat de vervoersprestatie op de Saar gemiddeld over het gehele jaar 2018 waarschijnlijk 28% lager zal uitvallen.

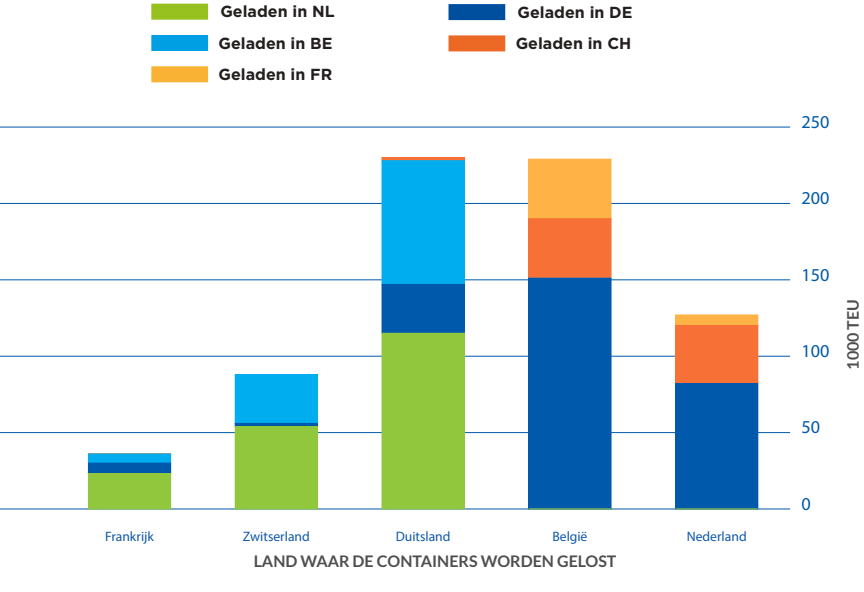
[1] *Langs de Midden-Rijn liggen er verschillende grote chemische bedrijven*

CONTAINERVERVOER OP DE RIJN – EEN ANALYSE VAN HERKOMST EN BESTEMMING

- Op de traditionele Rijn werden in de drie eerste kwartaal van 2018 1,76 miljoen TEU getransporteerd. Het containervervoer is echter niet op alle riviergedeelten van de Rijn even intensief. De Beneden-Rijn kent de hoogste intensiteit, met 1,73 miljoen TEU. Op de Bovenrijn werd 0,67 miljoen TEU vervoerd.[2] Waar deze containers vandaan komen en waar ze naartoe gaan, kan worden afgelezen uit de onderstaande cijfers.

CONTAINERVERVOER OP DE BOVENRIJN UITGESPLITST NAAR LAAD- EN LOSLAND

Bron: berekening van de CCR op basis van gegevens van Destatis en de havens van Straatsburg en Mulhouse

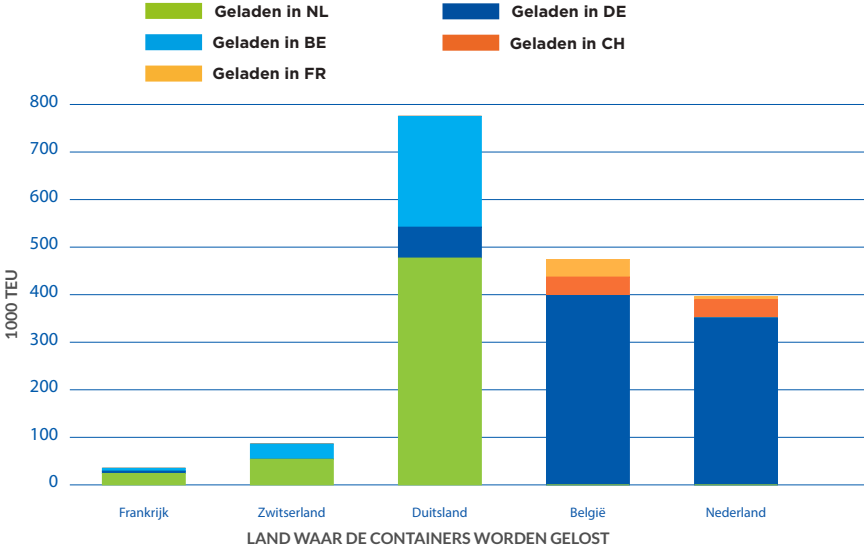


[2] *De TEU-cijfers voor de Beneden- en Bovenrijn kunnen niet worden opgeteld. Dan zouden er namelijk containers dubbel worden geteld.*

- Er kan worden vastgesteld dat de containers vanuit de Duitse, Zwitserse en Franse Rijnhavens naar de zeehavens in België en Nederland worden vervoerd. Wat het containervervoer op de Bovenrijn betreft, ontvangen de Belgische zeehavens meer TEU uit het achterland dan de Nederlandse zeehavens. Ook op de Beneden-Rijn heeft België een, zij het kleine, voorsprong als het gaat om containers die afkomstig zijn uit het achterland.

CONTAINERVERVOER OP DE BENEDEN-RIJN UITGESPLITST NAAR LAAD- EN LOSLAND

Bron: berekening van de CCR op basis van gegevens van Destatis en de havens van Straatsburg en Mulhouse



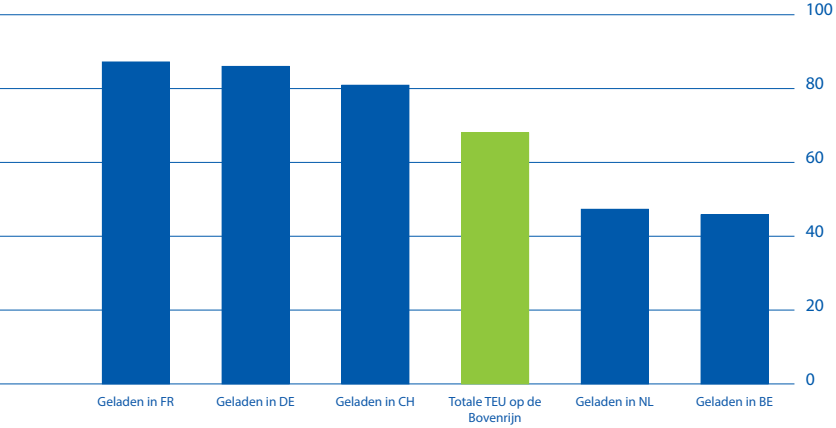
- Wat de import betreft (m.a.w. containers die van de zeehavens worden vervoerd naar de Rijnhavens in Duitsland, Frankrijk en Zwitserland), vertrekken er meer TEU naar het achterland vanuit de Nederlandse dan vanuit de Belgische zeehavens. Voor de Beneden-Rijn komen er twee keer meer TEU met bestemming Duitsland uit Nederland dan uit België. Voor de Bovenrijn kon er een verhouding van 1,4 : 1 in het voordeel van Nederland worden vastgesteld (voor elke tien TEU uit België komen er veertien uit Nederland).

CONTAINERVERVOER OP DE RIJN – AANDEEL GEVULDE CONTAINERS PER LAADLAND

- Er is ook informatie beschikbaar over het aandeel gevulde en lege containers voor elk land waar de containers werden geladen. De resultaten voor de Bovenrijn zijn weergegeven in de onderstaande grafiek.

AANDEEL GEVULDE CONTAINERS OP DE BOVENRIJN PER LAND WAAR ZIJ GELADEN WORDEN (IN %)

Bron: berekening van de CCR op basis van de gegevens van Destatis



80-87% **VAN ALLE CONTAINERS DIE GELADEN WORDEN IN DE FRANSE, DUITSE EN ZWITSERSE RIJNHAVENS ZIJN MET GOEDEREN GEVULD**

- In de drie eerste kwartaal van 2018 was 87,2% van de containers die in de Franse Rijnhavens werden overgeslagen, gevuld met goederen. Slechts 12,8% van de containers was leeg. Ook de containers die in de Duitse of Zwitserse Rijnhavens werden overgeslagen, waren in meer dan 80% van de gevallen gevuld.

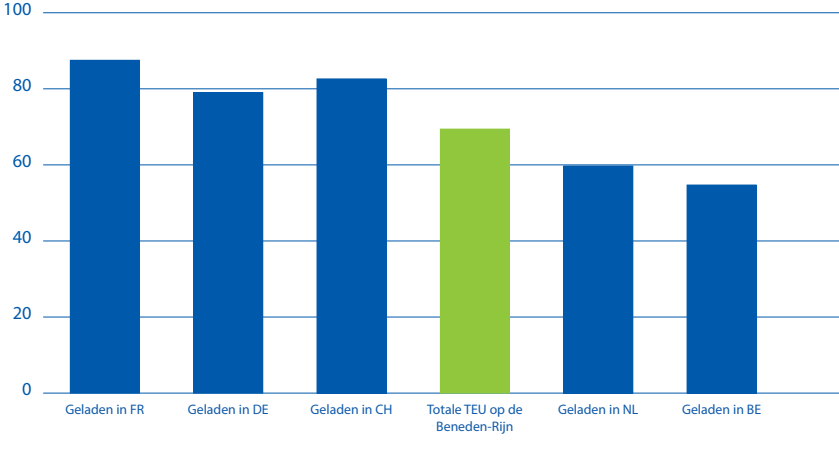
- Van de containers die in Nederland of België werden overgeslagen, was minder dan de helft gevuld. Op de Bovenrijn was gemiddeld 68% van de containers geladen en 32% leeg.

- Deze cijfers stemmen in grote mate overeen met de tendens dat goederen uit het gebied aan de Bovenrijn worden uitgevoerd naar buitenlandse bestemmingen en dat er lege containers uit het buitenland worden ingevoerd (deze gaan dan terug naar de havens langs de Bovenrijn waar ze opnieuw worden geladen met voor de export bestemde goederen).

- Dezelfde berekening voor de Beneden-Rijn laat zien dat het aandeel gevulde containers hoog blijft voor containers die in Frankrijk, Duitsland of Zwitserland worden geladen. Bij de containers die in België of Nederland worden geladen, neemt het aandeel van de gevulde containers echter toe.

AANDEEL GEVULDE CONTAINERS OP DE BENEDEN-RIJN PER LAND WAAR ZIJ GELADEN WORDEN (IN %)

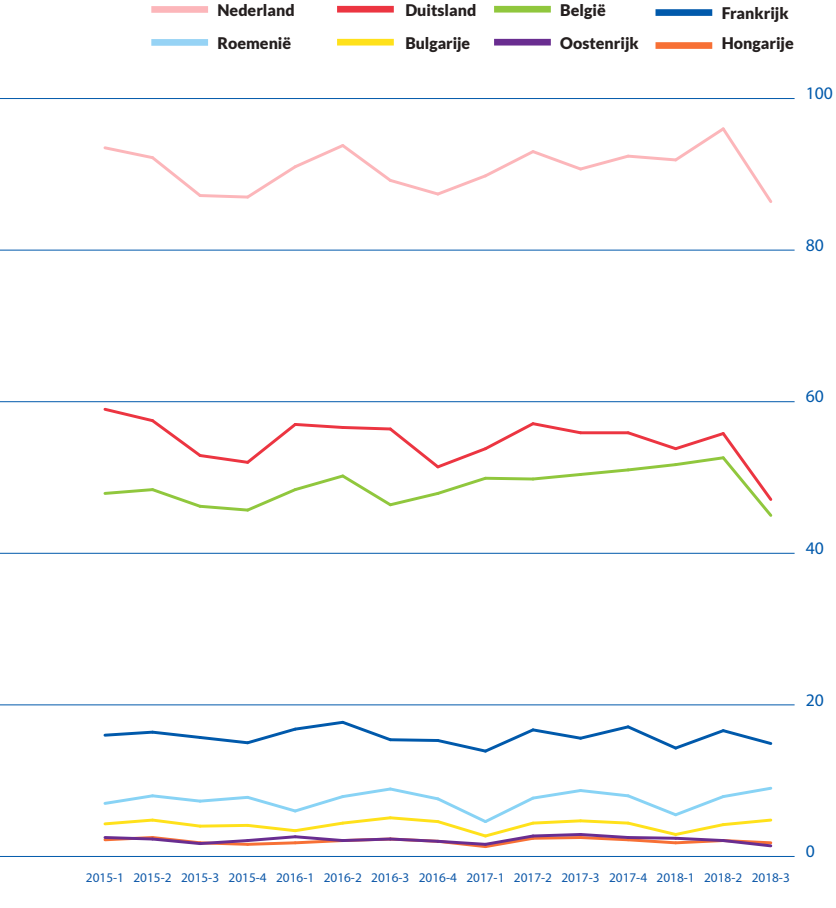
Bron: berekening van de CCR op basis van de gegevens van Destatis



VRACHTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN

EVOLUTIE VAN HET VRACHTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN (KWARTAALCIJFERS – MILJOEN TON)

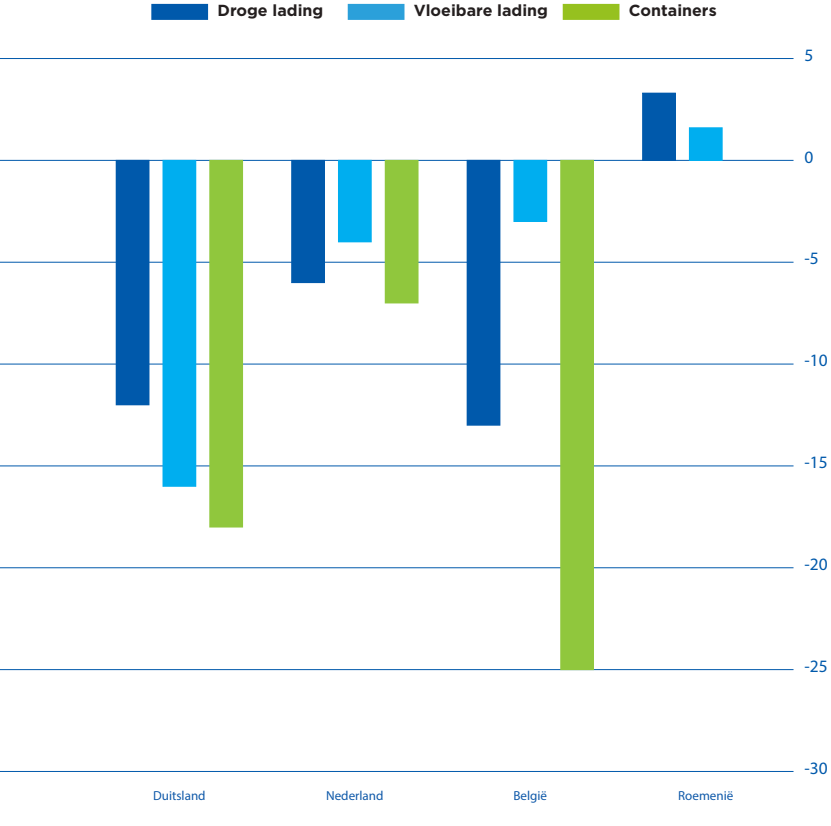
Bron: Eurostat [iww_go_qnave] en nationale bureaus voor de statistiek



DROGE EN VLOEIBARE BULKGOEDEREN EN CONTAINERVERVOER

VERANDERINGSPERCENTAGE VAN HET VRACHTVERVOER (TON) VAN DE BINNENVAART IN VIER BELANGRIJKE BINNENVAARTLANDEN (KW3 2018 VS. KW 3 2017 – %)*

Bron: CBS, Destatis, StatBel, Roemeens nationaal instituut voor de statistiek
** In Roemenië vindt slechts op zeer beperkte schaal containervervoer plaats. Roemenië is daarom niet zichtbaar in de grafiek. De gegevens over het containervervoer van België zijn voorlopig.*



- In Duitsland bedraagt het aandeel van droge lading, vloeibare lading en containers respectievelijk 56%, 25% en 12%. Het resterende percentage bestaat uit verpakte en andere goederen. Per productsegment konden de volgende ontwikkelingen worden vastgesteld (derde kwartaal van 2018 vergeleken met hetzelfde kwartaal van 2017): metalen (- 22%), chemische stoffen (- 16%), steenkool (- 8%), ijzererts (- 13%), landbouwproducten (- 14%), zand en steen (- 16%). Het uitgaande vervoer daalde met 22%, het inkomende vervoer met 14% en het nationale vervoer met 7%.

- In Nederland bestaat het vrachtvervoer voor 56% uit droge lading, 30% uit vloeibare lading en 14% uit containers. Uit de vergelijking van het derde kwartaal van 2018 met dat van 2017 blijkt dat de export van droge bulkgoederen met 8% terugliep, de export van vloeibare bulkgoederen met 9% en de export van containers met 6%. Het nationale vervoer deed het wel goed: het nationale vervoer van droge bulkgoederen, vloeibare bulkgoederen en containers steeg met respectievelijk 4%, 2% en 8%.

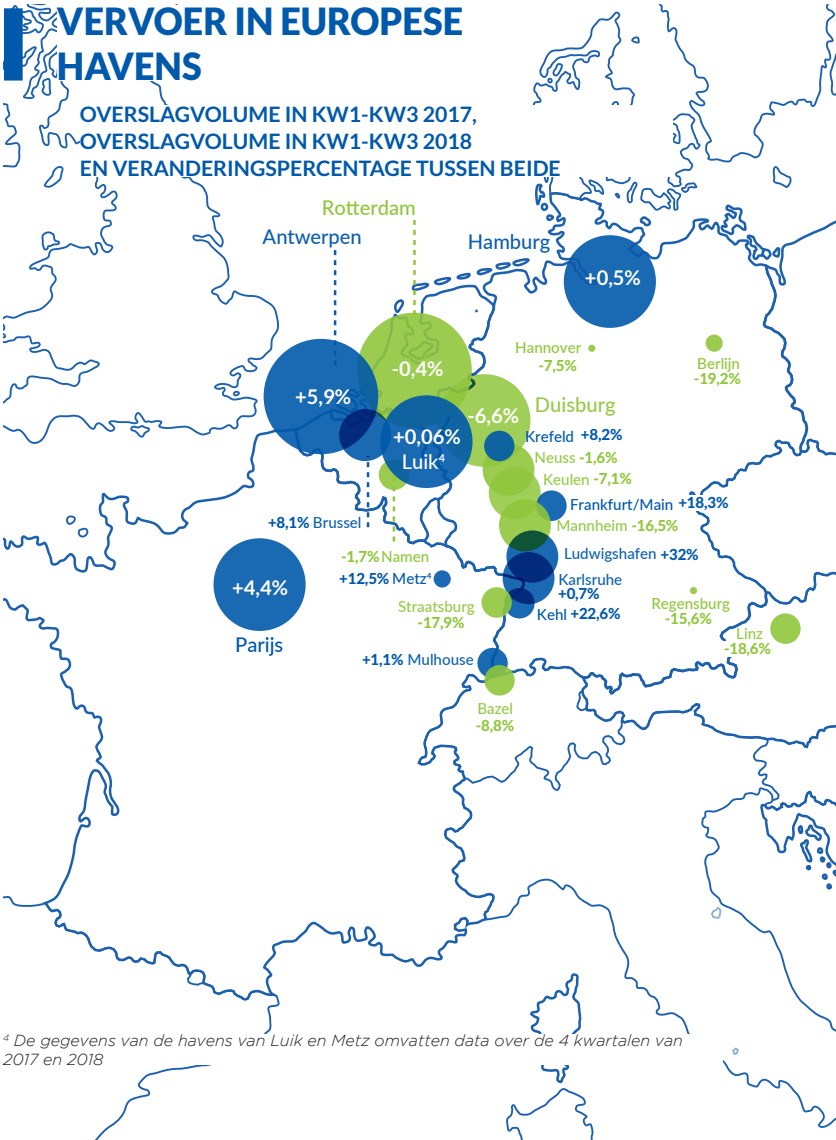
- In Roemenië is droge lading goed voor 95,1% van het totale vrachtvervoer, vloeibare lading voor 4,6% en containers voor 0,2%. De vervoersactiviteit was zeer solide dankzij de specifieke natuurlijke omstandigheden (zie hoofdstuk 3). In het segment droge lading nam het vervoer van ijzererts met 28% toe. Zand, steen en bouwmaterialen kenden een groei van 11%. Het grootste productsegment, graan, bleef eerder op hetzelfde peil hangen (zie hoofdstuk 3).[3]

-13% **MINDER VERVOER VAN IJZERERTSEN IN Q3 IN DUITSLAND TEN OPZICHTE VAN Q3 2017**

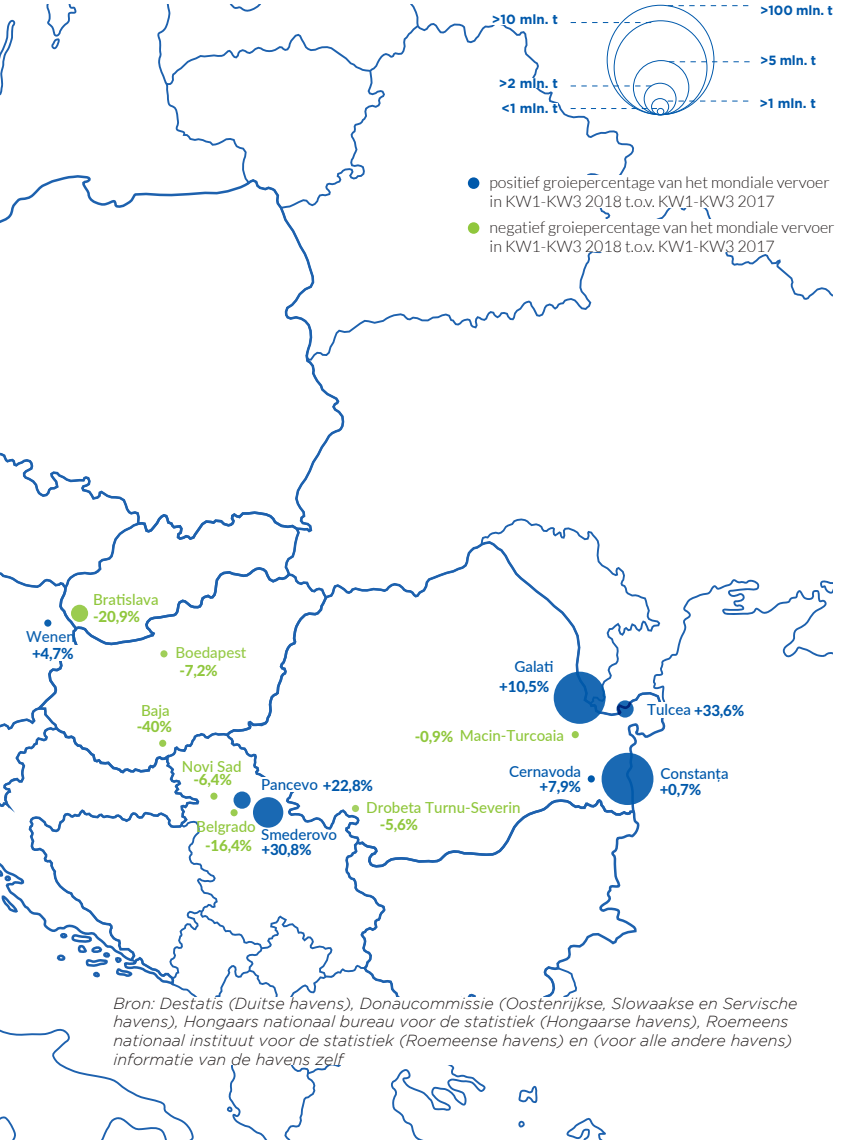
[3] Graan is het grootste segment in Roemenië als men uitgaat van de vervoerde volumes (uitgedrukt in ton). Kijkt men echter naar TKM, dan is ijzererts het belangrijkste segment.

VERVOER IN EUROPESE HAVENS

OVERSLAGVOLUME IN KW1-KW3 2017, OVERSLAGVOLUME IN KW1-KW3 2018 EN VERANDERINGSPERCENTAGE TUSSEN BEIDE



[4] De gegevens van de havens van Luik en Metz omvatten data over de 4 kwartalen van 2017 en 2018



Bron: Destatis (Duitse havens), Donaucommissie (Oostenrijkse, Slowaakse en Servische havens), Hongaars nationaal bureau voor de statistiek (Hongaarse havens), Roemeens nationaal instituut voor de statistiek (Roemeense havens) en (voor alle andere havens) informatie van de havens zelf

02

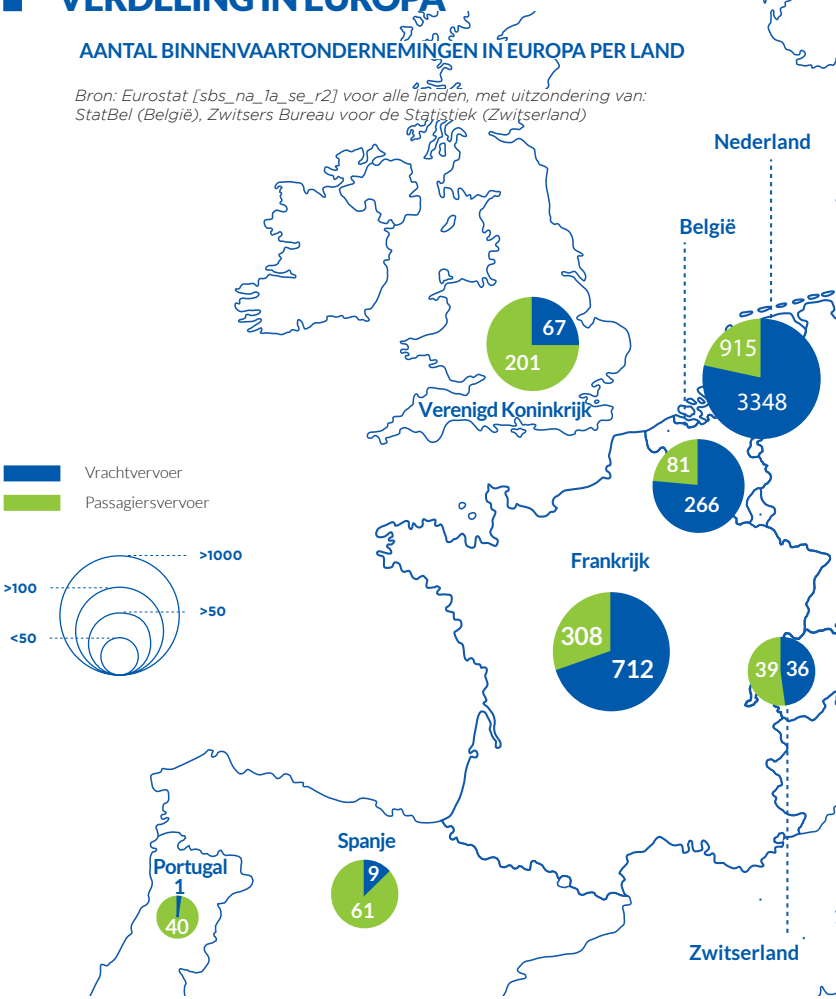
EXPLOITATIE-OMSTANDIGHEDEN

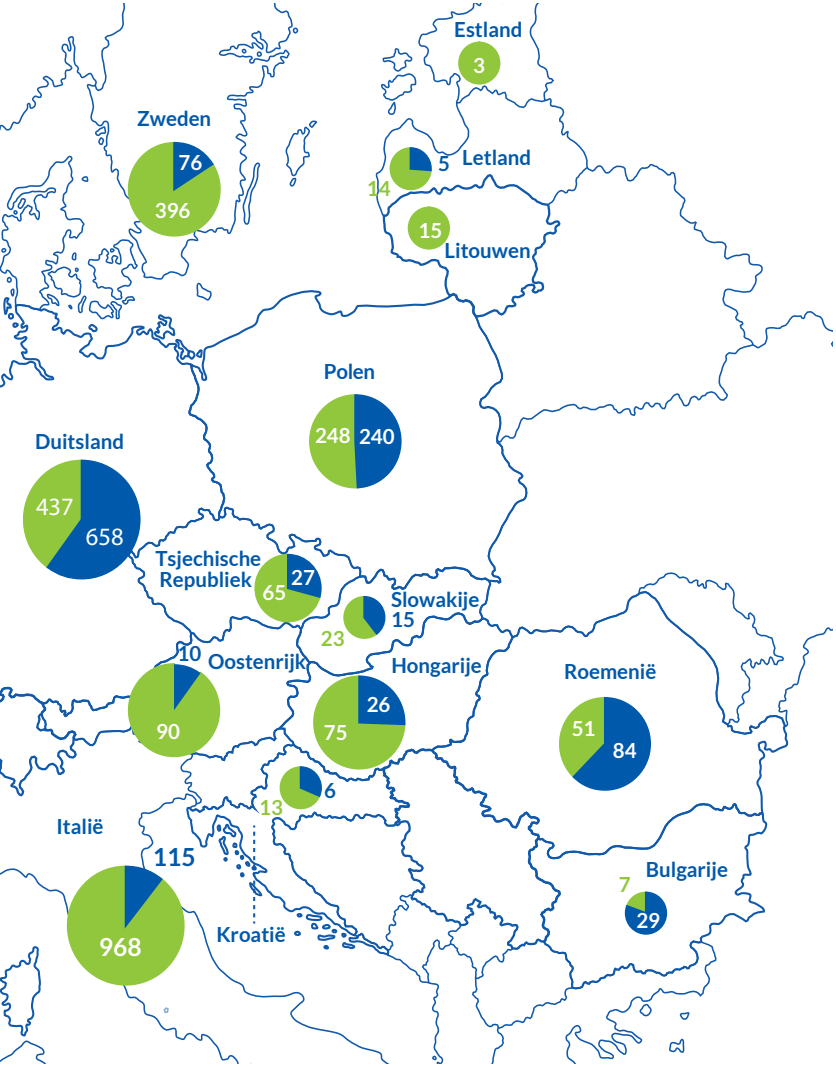
- **De lage waterstanden hebben de beladingsgraad van de schepen en het goederenvervoer beïnvloed, maar de mate waarin verschilt van gebied tot gebied.**
- **Op de Boven- en Middenrijn (tussen Bazel en Keulen) kwam de maximale beladingsgraad van schepen op 40% à 50% te liggen, terwijl op de Benedenrijn (tussen Keulen en Duisburg) een beladingsgraad van meer dan 60% mogelijk bleef.**
- **De vrachtprijzen op de Rijn en de Donau stegen sterk, omdat het laadvermogen dat effectief beschikbaar was voor het vervoer beperkt was. Voor schepen die uitsluitend in Nederland voeren, waar de gevolgen van de lage waterstanden niet zo dramatisch waren, was de prijsstijging eerder matig.**

BINNENVAARTONDERNEMINGEN - VERDELING IN EUROPA

AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN EUROPA PER LAND

Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] voor alle landen, met uitzondering van: StatBel (België), Zwitsers Bureau voor de Statistiek (Zwitserland)

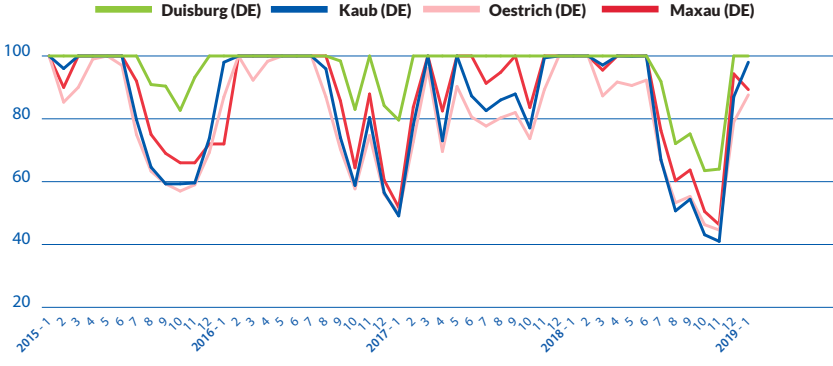



Estland
3
Zweden
76
396
Letland
5
14
15
Litouwen
Polen
248
240
Duitsland
437
658
Tsjechische Republiek
65
27
Slowakije
15
23
10
Oostenrijk
90
Hongarije
26
75
Roemenië
51
84
6
13
Italië
115
968
Kroatië
Bulgarije
7
29

WATERSTANDEN EN BELADINGSGRAAD VAN VAARTUIGEN IN HET RIJNSTROOMGEBIED

MAXIMALE BELADINGSGRAAD OP MEETPUNTEN LANGS DE RIJN (IN %) VOOR SCHEPEN MET EEN DIEPGANG VAN DRIE METER

Bron: berekening van de CCR op basis van gegevens van het Duitse federale bureau voor hydrologie



- De maximale beladingsgraad kan verschillen, al naar gelang om welk type schip het gaat en welk gedeelte van de rivier. De beladingsgraad wordt door de CCR op maandbasis berekend. In de formule voor de berekening van de beladingsgraad wordt rekening gehouden met de specifieke waterwegparameters en de gegevens over de actuele waterstanden[5].

- Volgens het Kiel Institute for the World Economy[6] is door de laagwaterperiode op de Rijn de industriële productie in Duitsland minder snel gegroeid. In het derde kwartaal van 2018 bedroeg het verlies op de groei van de industriële productie 0,8 procentpunt, wat overeenkomt met 1,9 miljard euro. Deze daling is vooral te wijten aan de tijdelijke verstoringen in de logistieke ketens. Met name de chemische industrie en het containervervoer hadden te lijden onder de gevolgen van onderbrekingen in de logistieke keten.

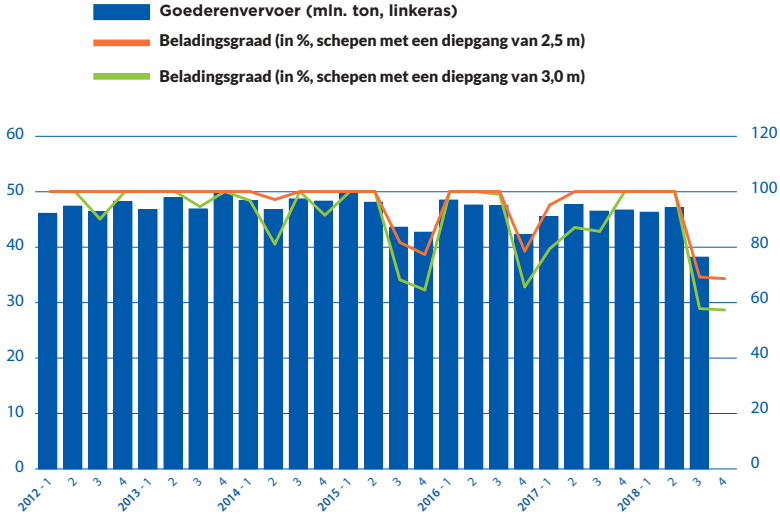
- Er kan een duidelijk verband worden vastgesteld tussen de hoeveelheid over de Rijn vervoerde goederen en de waterstanden/beladingsgraad.

[5] Voor meer informatie over de methode, zie het tijdschrift "SVS aktuell" van de "Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft", uitgave december 2018/januari 2019, blz. 7-8
[6] Zie: Ademmer, M.; Jannsen, N.; Kooths, S.; Mösle, S. (2019). Niedrigwasser bremst Produktion (Laagwater remt productie), in: Wirtschaftsdienst 99 (1), 79-80

Hieruit kan worden opgemaakt dat perioden met laagwater met name voor grotere schepen nadelig zijn. Dit werpt dan ook de vraag op of het al dan niet wenselijk is nieuwe of aangepaste logistieke concepten te ontwikkelen waarin kleinere schepen met een geringe diepgang eventueel een rol zouden kunnen spelen.

GOEDERENVERVOER OVER DE RIJN PER KWARTAAL EN BELADINGSGRAAD VAN VAARTUIGEN BIJ KAUB/RIJN

Bron: Destatis en berekening van de CCR op basis van gegevens van het Duitse federale bureau voor hydrologie

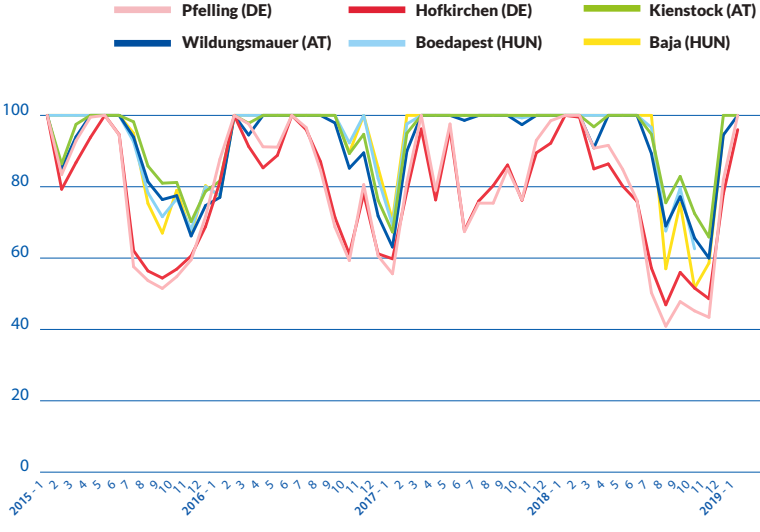


BELADINGSGRAAD VAN DE SCHEPEN IN Q4 2018 HET LAAGST VANWEGE LAAGWATER

WATERSTANDEN EN BELADINGS-GRAAD VAN VAARTUIGEN IN HET DONAUBEKKEN

MAXIMALE BELADINGSGRAAD VAN SCHEPEN MET EEN DIEPGANG VAN DRIE METER OP MEETPUNTEN LANGS DE DONAU (IN %)

Bron: Berekening van de CCR op basis van gegevens van het Duitse federale bureau voor hydrologie, viadonau en het Algemeen Directoraat Waterbeheer in Hongarije

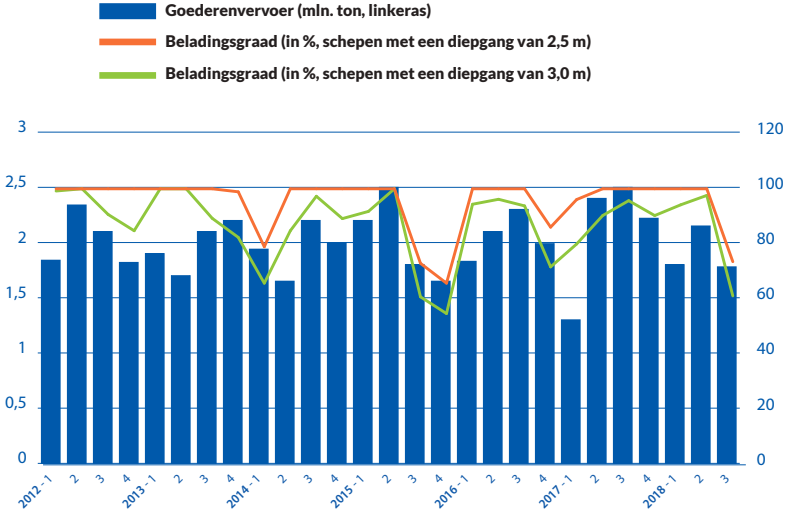


- In het Donaubekken hadden de lage waterstanden in Oostenrijk en Hongarije relatief weinig invloed op de beladingsgraad van de schepen. In Duitsland hadden de schepen echter meer te lijden onder de lage waterstanden. Dit kan worden verklaard door het feit dat het Duitse gedeelte van de Donau op veel plaatsen een vrijstromende rivier is.

DE OOSTENRIJKSE EN HONGAARSE DONAU HAD MINDER TE LIJDEN ONDER LAAGWATER DAN DE DUITSE DONAU

GOEDERENVERVOER IN HONGARIJE PER KWARTAAL EN BELADINGSGRAAD VAN VAARTUIGEN IN BOEDAPEST

Bron: Eurostat [iww_go_qnave] en berekening van de CCR op basis van gegevens van het Hongaars Algemeen Directoraat Waterbeheer

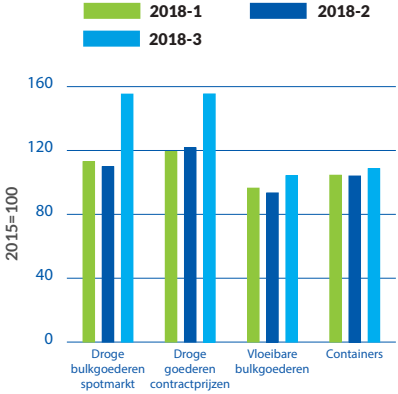


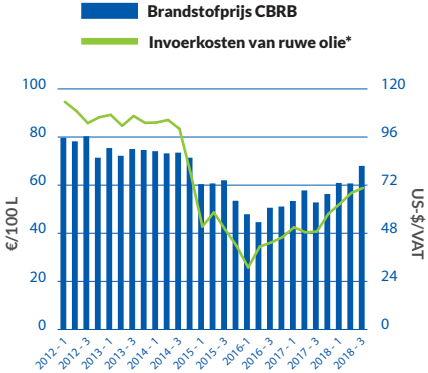
- In Hongarije is de binnenvaart niet alleen gevoelig voor perioden met laag water, maar ook voor vorstperioden (bijvoorbeeld in het eerste kwartaal van 2017), die de vervoersactiviteiten ernstig kunnen belemmeren. Daarnaast is het vervoer over de Donau seizoensgebonden en nauw verweven met het vervoer van landbouwproducten.

VRACHTPRIJZEN EN PRIJZEN VAN GASOLIE IN HET RIJNSTROOMGEBIED

VRACHTPRIJSINDEX VAN HET CBS VOOR NEDERLAND, PRIJZEN VAN GASOLIE EN INVOERKOSTEN VOOR OLIE*

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (Nederland), CBRB en IEA
**Volumegewogen gemiddelde kosten, waaronder Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje, het VK, Japan, Canada en de VS, met inbegrip van kosten van vracht en verzekering (cif)*





- Het CBS voert regelmatig enquêtes uit onder 80 Nederlandse binnenvaartondernemingen. Achtmaal per jaar wordt een onderzoek gedaan naar de prijzen, die zowel brandstof- als laagwatertoeslagen omvatten. De inkomsten van een onderneming zijn doorslaggevend bij de vaststelling van de prijsindex. Uit deze index blijkt dat de vrachtprijzen voor droge lading die door bedrijven in Nederland zijn berekend in het derde kwartaal van 2018 sterk gestegen zijn. De verklaring hiervoor moet gedeeltelijk gezocht worden in de lage waterstanden die het internationale vervoer naar het achterland van de Rijn sterk belemmerden.

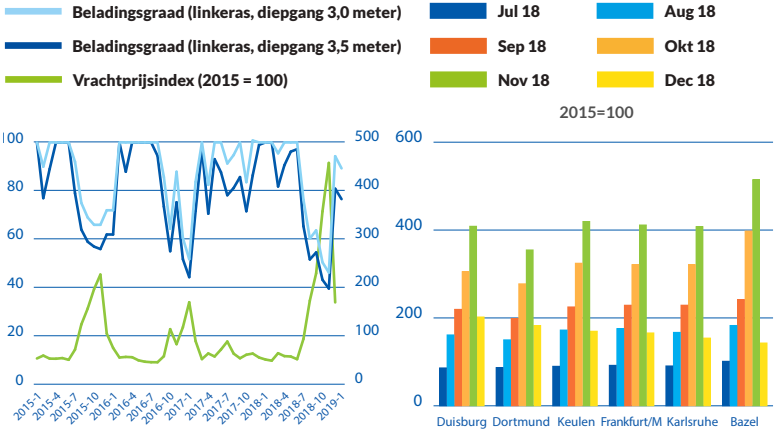
- Het segment vloeibare bulkgoederen van de CBS-index betreft het vrachtvervoer in meerdere gebieden, zoals het stroomgebied van de Rijn en het ARA-gebied (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen), maar

ook andere plaatsen in Nederland waar de waterstanden minder invloed hebben op de hoeveelheid goederen die kan worden vervoerd. Hieronder vallen de prijzen op de spotmarkt en bij contractverkoop (met een lange looptijd), alsook de tarieven voor de levering van alle soorten vloeibare bulkgoederen (chemicaliën, diesel, stookolie, methanol, nafta, zonnebloemolie, enz.).

- De PJK-index voor het vervoer van vloeibare lading is een index voor de spotmarkt, gebaseerd op het vervoer van olieproducten van het ARA-gebied via de Rijn naar bestemmingen in Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. Het gaat hier om een index van spotmarktprijzen die uitsluitend gebaseerd is op de handel tussen het ARA-gebied en de Rijn, waar de gevolgen van de waterstanden meer repercussies hadden dan in Nederland. Dit verklaart waarom deze indexcijfers een ander beeld geven van de prijsontwikkeling dan de CBS-index voor vloeibare lading.

VRACHTPRIJSINDEX VAN PJK VOOR HET VERVOER VAN VLOEIBARE LADING VAN HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN LANGS DE RIJN – VERGELEKEN MET DE BELADINGSGRAAD VAN VAARTUIGEN BIJ MAXAU/BOVENRIJN*

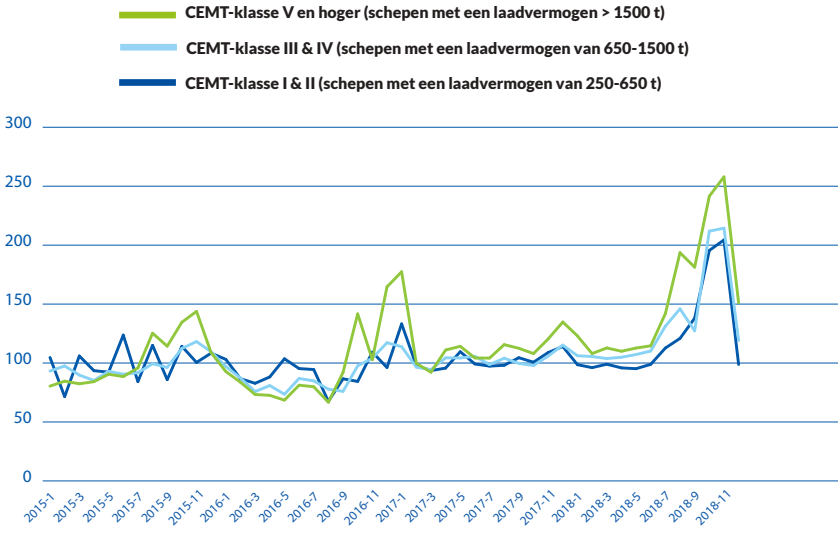
*Bron: Berekening van de CCR aan de hand van PJK International en het Duitse federale bureau voor hydrologie *Vrachtprijzen voor gasolie, met inbegrip van loodsdiensten, haven- en kanaalgelden. Afbeelding links: gemiddeld prijsniveau voor het vervoer van vloeibare goederen. Afbeelding rechts: per bestemming*



- De vrachtprijzen verschillen ook naargelang het type vaartuig. De afmetingen van de sluizen en scheepsliften bepalen de klasse van elke vaarweg. De Classificatie van Europese binnenwateren (CEMT) bevat een reeks normen voor de indeling van vaarwegen en schepen in klassen.
- Uit de onderstaande afbeelding blijkt dat de vrachtprijzen voor grotere schepen tijdens de laagwaterperioden fors toenamen. De reden hiervoor is dat bij perioden met laag water grotere schepen minder laadvermogen hebben, zodat het aanbod per schip naar verhouding kleiner uitvalt dan bij kleinere schepen.
- De vrachtprijzen per CEMT-klasse omvatten alle soorten droge lading en alle vaargebieden in het Rijnstroomgebied. De klassen met de kleinere schepen (CEMT-klasse I & II = type schip Spits en Kempenaar met een laadvermogen tot 650 ton) vervoeren echter gewoonlijk landbouwproducten die op de spotmarkt worden verhandeld. Dit soort schepen zijn voornamelijk onderweg op de Nederlandse en Belgische vaarwegen.

VRACHTPRIJSINDEX VAN PANTEIA VOOR HET VERVOER VAN DROGE LADING PER VAARWEGKLASSE VAN DE CEMT (2015=100)

Bron: Panteia

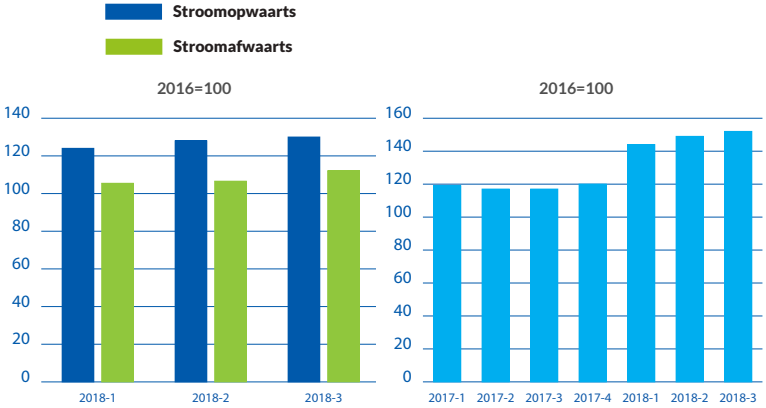


VRACHTPRIJZEN EN PRIJZEN VAN GASOLIE IN HET DONAUBEKKEN

- Volgens de Donaucommissie bedroeg de gemiddelde prijs van gasolie in het Donaugebied in het eerste en tweede kwartaal van 2018 710 tot 735 US-$ per ton, en 755 US-$ per ton in het derde kwartaal van 2018. Dit komt overeen met 127€ tot 132€ per 100 liter in de eerste zes maanden van 2018, en tot 136€ per 100 liter in het derde kwartaal van dat jaar. Dit ligt duidelijk boven het prijsniveau in West-Europa (zie vorige pagina).
- De kosten voor gasolie zijn de laatste tijd sterk gestegen. In de eerste negen maanden van 2018 lagen de kosten 27% hoger dan het gemiddelde niveau van 2017.[7]
- Stijgende bunkerkosten en lage waterstanden op gedeelten van de Donau zorgden voor hogere vrachtprijzen in het Donaugebied. Voor het vervoer stroomopwaarts over de Donau (vervoer van ijzererts en kolen) lagen de vrachtprijzen hoger dan de vrachtprijzen voor het vervoer stroomafwaarts.

VRACHTPRIJSINDEX VAN DE BINNENVAART OVER DE DONAU (LINKS)**, EN ONTWIKKELING VAN DE PRIJZEN VOOR BUNKERBRANDSTOF** (RECHTS) **IN HET DONAUGEBIED**

Bron: Donaucommissie, analyse van de CCR

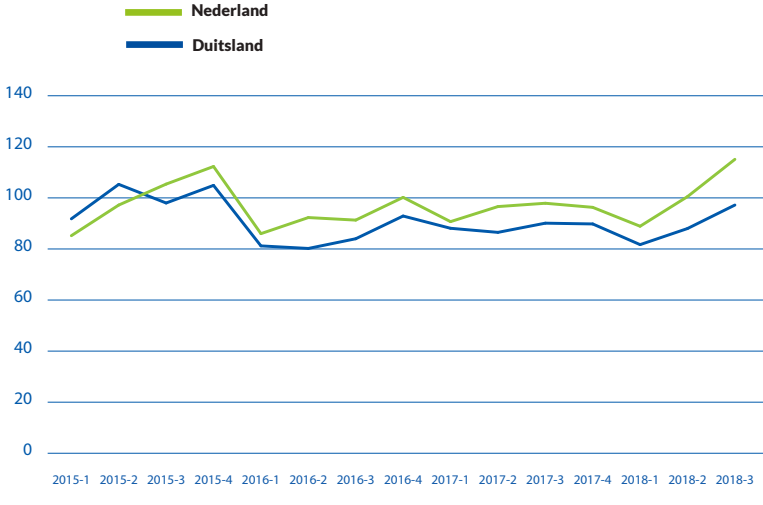


[7] *Bron: Donaucommissie (2019), Marktobservatie van de binnenvaart over de Donau, de eerste negen maanden van 2018*

OMZETONTWIKKELING BINNENVAART IN EUROPA PER LAND PER KWARTAAL[8]

OMZETONTWIKKELING IN NEDERLAND EN DUITSLAND – VOORNAMELIJK VRACHTVERVOER* (2015=100)

Bron: CBS, Destatis
**Voor Nederland is uitgegaan van de totale omzet van de binnenvaart, aangezien het vrachtvervoer goed is voor een zeer hoog aandeel van 92%; voor Duitsland wordt alleen de omzetontwikkeling van het vrachtvervoer weergegeven.*



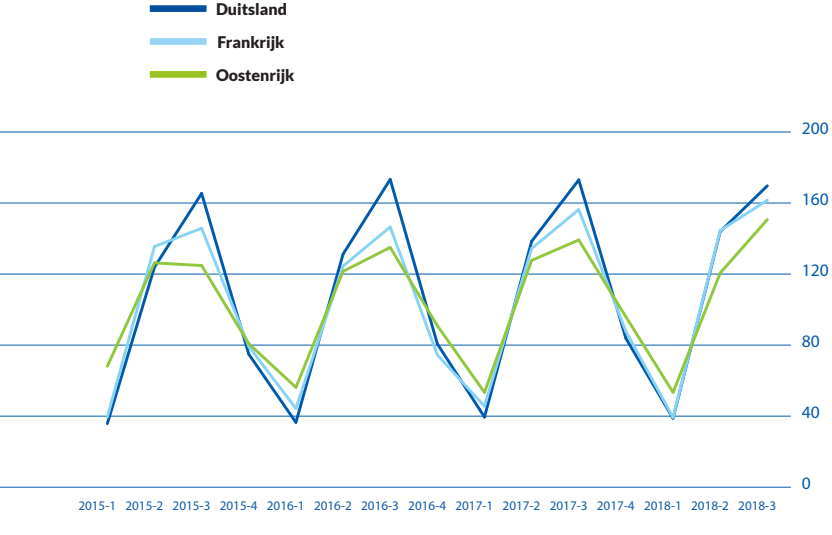
- Hoewel er in Nederland en Duitsland minder goederen werden vervoerd, laat de omzet weer een stijgende lijn zien. Deze omzetgroei hangt samen met de lage waterstanden. Hierdoor werden hogere vrachtprijzen gerealiseerd (zie vorige pagina's).

[8] Kwartaalgegevens over de omzet in de binnenvaart zijn vanwege statistische beperkingen momenteel slechts voor zeer weinig landen beschikbaar. EUROSTAT verstrekt gegevens over de NACE-sector 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. Voor Frankrijk, Duitsland en Nederland worden de omzetgegevens op kwartaalbasis verstrekt door de nationale bureaus voor de statistiek (INSEE, Destatis, CBS).

- De omzet in het weg- en spoorvervoer in Duitsland is in 2017 en 2018 min of meer gelijkgebleven. Daar staat tegenover dat de omzet in het derde kwartaal van 2018 12 à 13% hoger lag dan in het referentiejaar 2015. Tegelijkertijd viel de omzet in de Duitse binnenvaart nog steeds 3% lager uit dan in 2015, ondanks een duidelijke stijging in het derde kwartaal van 2018.
- In Nederland kwam de omzet in het goederenvervoer per spoor in het derde kwartaal van 2018 met 9% ver boven het niveau van 2015 uit. Net als in Duitsland is de ontwikkeling sinds 2017 tamelijk vlak, maar over het geheel genomen op een hoger niveau dan in de binnenvaart[9].

OMZETONTWIKKELING IN OOSTENRIJK, FRANKRIJK EN DUITSLAND – VOORNAMELIJK PASSAGIERSVERVOER* (2015=100)

Bron: Eurostat [sts_setu_q] voor Oostenrijk, Destatis voor Duitsland en INSEE voor Frankrijk
**Voor Oostenrijk is uitgegaan van de totale omzet van de binnenvaart, aangezien de sector wordt gedomineerd door het passagiersvervoer; voor Duitsland en Frankrijk wordt alleen de omzetontwikkeling van het passagiersvervoer weergegeven*



[9] *Bron: Destatis (Duitsland) en CBS (Nederland)*

- De ontwikkeling van de omzet van de ondernemingen in de passagiersvaart in Oostenrijk, Frankrijk en Duitsland laat zien dat deze onderhevig is aan de gebruikelijke seizoenschommelingen. Veel wijst erop dat dit segment niet al te veel last had van de lage waterstanden. Het aantal cruiseschepen op de bovenloop van de Donau aan de Duits-Oostenrijkse grens is in 2018 in vergelijking met 2017 met 6% gestegen.
- Op de Midden-Donau had de passagiersvaart ook niet echt te kampen met de waterstanden. Volgens de Donaucommissie daalde het aantal cruiseschepen dat door de sluis bij Mohacs in Zuid-Hongarije is gevaren in het derde kwartaal van 2018 met slechts 3% ten opzichte van het jaar ervoor[10].
- Om deze cijfers in het juiste perspectief te plaatsen, moet erop worden gewezen dat het merendeel van de 228 riviercruiseschepen dat over de Donau vaart, geregistreerd staat in de Rijnoeverstaten en tevens eigendom is van ondernemingen uit de Rijnoeverstaten: 54% van de 228 schepen zijn geregistreerd in Zwitserland, 18% in Duitsland, en Nederland en Frankrijk zijn elk goed voor 5%. Daarnaast is 14% van de cruiseschepen op de Donau geregistreerd op Malta. Slechts 3% van de actieve cruisevloot staat geregistreerd in een Donauland.

[10] Marktobservatie van de Donaucommissie, resultaten voor de eerste negen maanden van 2018

03

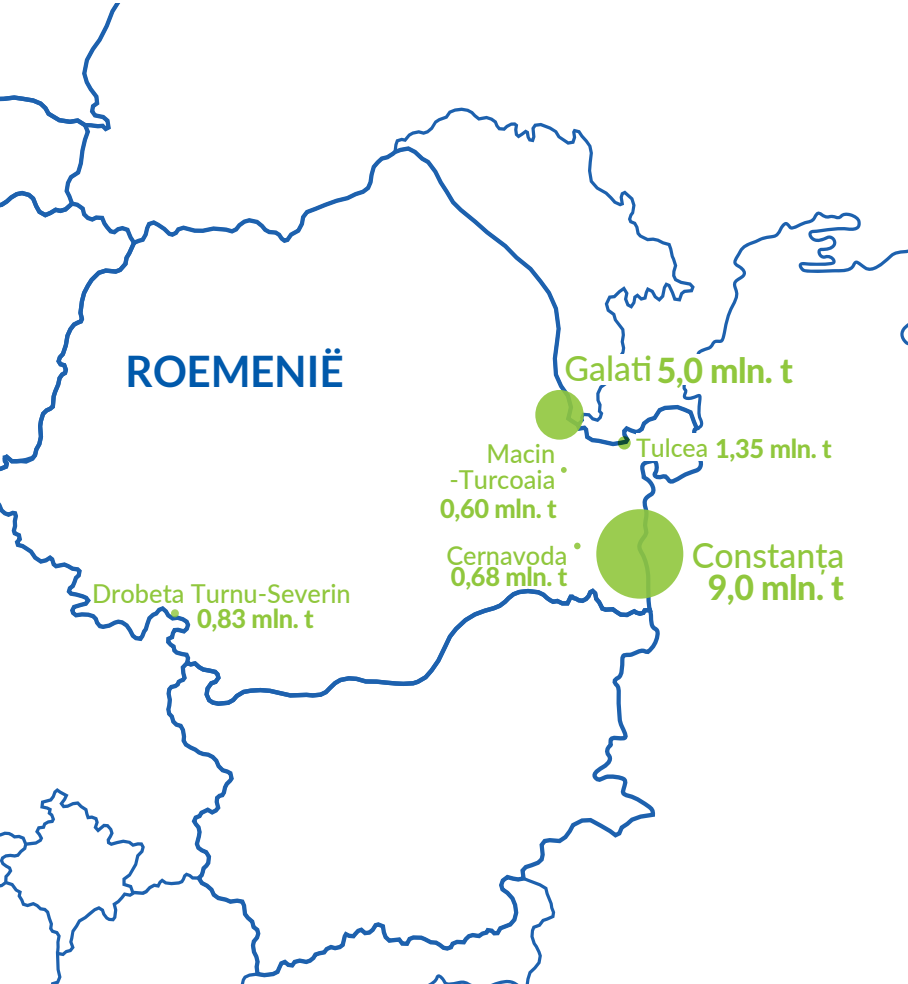
FOCUS OP ROEMENIË

- **De jaarlijkse vervoersprestatie op de binnenwateren van Roemenië bedraagt 8,5% van de totale vervoersprestatie op de Europese binnenwateren (12 517 miljoen TKM in 2017).**
- **Na het segment ijzererts, zand en grind vormen landbouwproducten het grootste goederensegment voor het binnenvaartvervoer in Roemenië. Dit segment is goed voor 23,1% van de totale vervoersprestatie in de binnenvaart voor landbouwproducten in de EU.**
- **Constanța en Galati zijn respectievelijk de grootste en de op twee na grootste zeehaven van Roemenië. Deze havens zijn echter ook belangrijk voor het binnenvaartvervoer. In het derde kwartaal van 2018 waren zij goed voor respectievelijk 3,91 en 1,65 miljoen ton.**

HAVENS IN ROEMENIË

INLAND WATERWAY CARGO TRAFFIC IN Q1-Q3 2018 (MILJOEN TON)

Bron: Roemeens nationaal instituut voor de statistiek

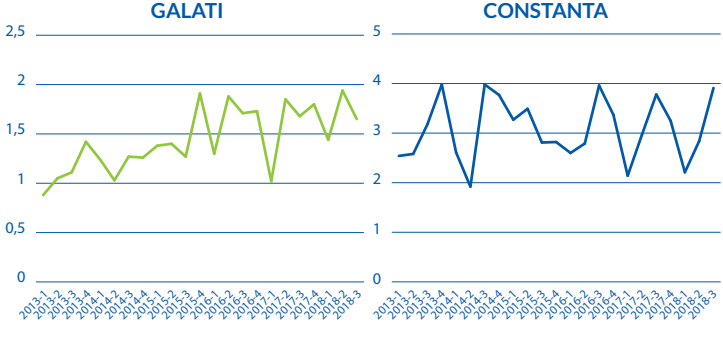


DE HAVENS VAN CONSTANTA EN GALATI

- Met 29 miljoen ton maritiem vervoer in de eerste negen maanden van 2018 is Constanța de grootste zeehaven van Roemenië en de grootste in het hele Donaugebied. Deze haven speelt een centrale rol bij de uitvoer van graan en de overslag van ijzererts en kolen.
- Eén van de kernactiviteiten van de zeehaven van Constanța is het laden en lossen van goederen die door de binnenvaart vervoerd worden. Het vervoer over de binnenwateren blijft stabiel en schommelt zo rond de 3 miljoen ton per kwartaal.
- De haven van Galati ligt aan een riviermonding en is tevens de op twee na grootste zeehaven van Roemenië. Het goederenvervoer over zee bedroeg in de eerste negen maanden van 2018 0,9 miljoen ton. Het leeuwendeel van de export bestaat uit het segment metalen, oftewel de eindproducten van de staalindustrie in dit gebied. Net als in Constanța, is ook in Galati graan uit het achterland van de Donau een belangrijk exportproduct.
- Het vervoer over de binnenwateren in de zee-/binnenhaven van Galati heeft de afgelopen jaren een stijgende lijn vertoond. Zelfs het droge weer heeft deze opwaartse trend niet onderbroken.

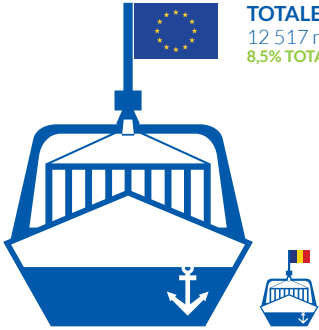
VERVOER DOOR DE BINNENVAART IN DE HAVENS VAN GALATI EN CONSTANTA (MILJOEN TON)

Bron: Nationaal instituut voor de statistiek (Roemenië), analyse van de CCR



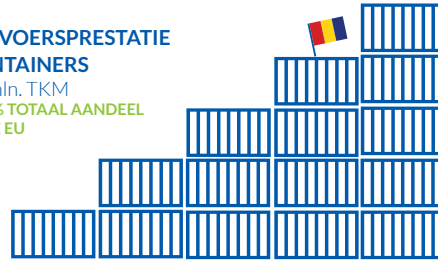
GEGEVENS OVER DE BINNENVAART IN ROEMENIË

ABSOLUTE WAARDE 2017 VOOR ROEMENIË VS TOTAAL AANDEEL IN DE EU



TOTALE VERVOERSPRESTATIE
12 517 mln. TKM
8,5% TOTAAL AANDEEL IN DE EU

VERVOERSPRESTATIE CONTAINERS
15 mln. TKM
0,09% TOTAAL AANDEEL IN DE EU

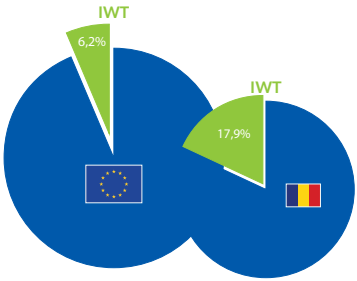


Totale hoeveelheid vervoerde goederen: 29,04 miljoen ton

Hoeveelheid vervoerde containers: 55 000 ton

GOEDERENSEGMENT IN DE BINNENVAART

1. Ertsen, zand, bouwmaterialen: 4 748 mln. TKM
   13,3% TOTAAL AANDEEL IN DE EU
2. Landbouwproducten: 3 883 mln. TKM
   23,1% TOTAAL AANDEEL IN DE EU
3. Chemicaliën: 1 089 mln. TKM
   6,8% TOTAAL AANDEEL IN DE EU



AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE BINNENVAART – TOTALE VERVOERSPRESTATIE

Opmerkingen: "Totaal aandeel in de EU" omvat cijfers voor de EU, met inbegrip van Zwitserland en Servië. # In tegenstelling tot de vervoersprestatie kan voor het vervoersvolume geen aandeel per land worden berekend vanwege het probleem van dubbeltellingen (grensoverschrijdend vervoer).

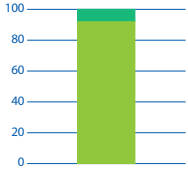
PERSONEN DIE WERKZAAM ZIJN

2 028 — 6,5%
Vrachtvervoer: 1 706 — 10,6%
Passagiersvervoer: 322 — 2,1%

TOTAAL AANDEEL IN DE EU

AANTAL BEDRIJVEN

135 — 1,4%
Vrachtvervoer: 84 — 1,5%
Passagiersvervoer: 51 — 1,4%



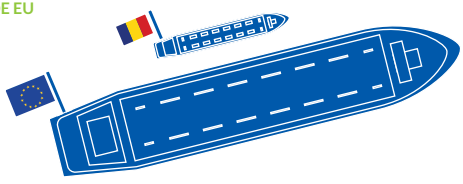
OMZETBEDRAG

100 mln. € **2,1% TOTAAL AANDEEL IN DE EU**

- Vrachtvervoer: 92 mln. € **3,6% TOTAAL AANDEEL IN DE EU**
- Passagiersvervoer: 8 mln. € **0,5% TOTAAL AANDEEL IN DE EU**

AANTAL ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

1 574 **11% TOTAAL AANDEEL IN DE EU**
Droge lading: 1 191
Vloeibare lading: 97
Duw- & sleepvaart: 286
14% TOTAAL AANDEEL IN DE EU



TONNAGE VAN ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

1,608 mln. t **11,5% TOTAAL AANDEEL IN DE EU**
Droge lading: 1,523 mln. t
Vloeibare lading: 0,085 mln. t

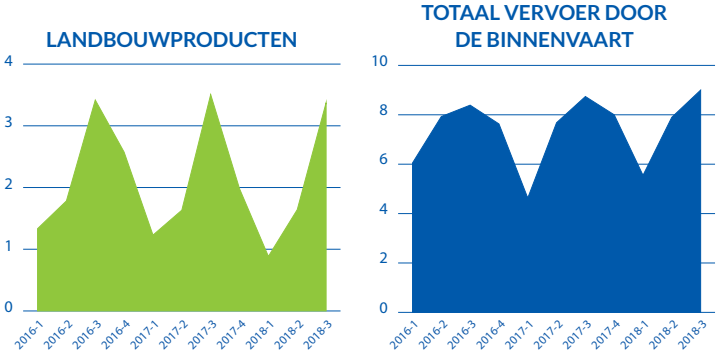
Bron: Analyse van de CCR op basis van gegevens van Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [iww_go_atygo], [iww_go_actygo], [tran_hv_frmod], [iww_eq_loadcap], [road_go_ta_tcrg], [rail_go_contwgt], [iww_eq_age], vlootgegevensbank van de CCR

VRACHTVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN ROEMENIË PER SEGMENT

- Uit de kwartaalcijfers blijkt dat de binnenvaart in Roemenië onderhevig is aan sterke seizoenfluctuaties, als gevolg van de jaarlijkse schommelingen in de oogst en het winterseizoen. In het derde kwartaal van het jaar (oogsttijd) stijgt het aandeel van de landbouwproducten tot 38-40% van het totale vervoer door de binnenvaart. Het derde kwartaal van 2018 werd gekenmerkt door een krachtige groei van de vraag naar vervoer. Dit hangt samen met het feit dat de Beneden-Donau waar zee en rivier elkaar ontmoeten, voldoende vaardiepte biedt. De lange droge weersperiode in 2018 had daardoor geen grote negatieve weerslag op de ontwikkeling van het vervoer in dit gebied.

VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN OVER DE BINNENWATEREN IN ROEMENIË PER KWARTAAL VERGELEKEN MET HET TOTALE VERVOER DOOR DE BINNENVAART PER KWARTAAL (MILJOEN TON)

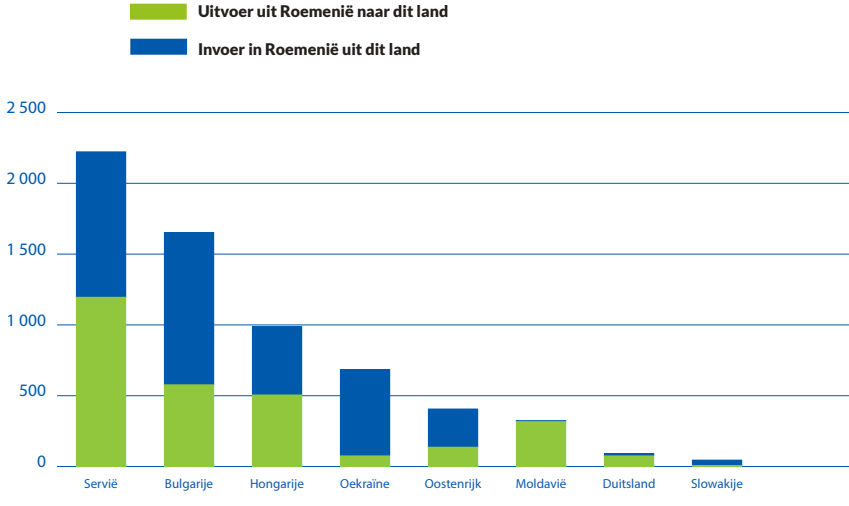
Bron: Nationaal Instituut voor de Statistiek (Roemenië)



- Wat internationaal vervoer betreft, zijn Servië en Bulgarije de belangrijkste handelspartners van Roemenië, gevolgd door Hongarije. Deze drie landen zijn samen goed voor 76% van de totale internationale invoer naar en uitvoer uit Roemenië.

LAAD- EN LOSLANDEN BINNEN DE INTERNATIONALE BINNENVAART VOOR ROEMENIË (1000 TON)*

Bron: Nationaal instituut voor de statistiek (Roemenië)
**KW1-KW3 2018*



- Roemenië heeft uitgebreide handelsbetrekkingen met de landen aan de Midden-Donau (Servië en Hongarije) en aan de Beneden-Donau (Bulgarije, Oekraïne en Moldavië). De betrekkingen met aan de Boven-Donau gelegen landen (Slowakije, Oostenrijk en Duitsland) zijn echter veel minder sterk.

SERVIË EN BULGARIJE ZIJN DE BELANGRIJKSTE HANDELSPARTNERS VOOR DE ROEMEENSE BINNENVAART

WOORDENLIJST

20XX- 1/20XX-KW1: eerste kwartaal

20XX-3/20XX-Q3: derde kwartaal

ARA-GEBIED: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

BELADINGSGRAAD: percentage van het maximale laadvermogen van een schip. De beladingsgraad wordt berekend aan de hand van twee parameters (overeengekomen lage waterstand en voorgeschreven diepte) en een veiligheidsafstand onder de kiel van een schip, waarbij bovendien rekening wordt gehouden met de waterstandgegevens van een vast meetpunt op een bepaalde pegellocatie.

CEMT: classificatiesysteem voor Europese waterwegen

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

EU: Europese Unie

EUROPA: de Europese binnenvaart zoals bedoeld in dit rapport omvat naast de EU-lidstaten twee landen die niet tot de Europese Unie behoren, namelijk Zwitserland en Servië.

WT (INLAND WATERWAYS TRANSPORT): binnenvaart

MLD.: miljard

MLN.: miljoen

OESO: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling

OMZET: bruto omzet na aftrek van omzetbelasting

PP: procentpunt

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

TEU: Twintig voet equivalent (standaardmaat voor containers)

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

TRADITIONELE RIJN: de Rijn van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens

VRACHTPRIJS: prijs voor het vervoer van lading per schip

NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Oorspronkelijkenaam	Nederlandsenaam	Land
BFS	Bundesamt für Statistik	Federale dienst voor de statistiek	Zwitserland
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Centraal Bureau voor de Statistiek	Nederland
Destatis	Statistisches Bundesamt	Duits bureau voor de statistiek	Duitsland
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	Nationaal instituut voor de statistiek en economische studies	Frankrijk
INSSE	Institutul National de Statistica	Nationaal instituut voor de statistiek	Roemenië
KSH/ HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Centraal bureau voor de statistiek van Hongarije	Hongarije
Statbel	Statistics Belgium	Belgisch bureau voor de statistiek	België

OVERIGE BRONNEN

Oorspronkelijkenaam	Nederlandsenaam	Land
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Bondsagentschap voor de hydrologie	Duitsland
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
European Commission	Europese Commissie	EU
International Energy Agency	Internationaal Energieagentschap	Mondiaal
Ports mentioned in the report	In het rapport genoemde havens	Europa
Kieler Institut für Weltwirtschaft	Kieler instituut voor de wereldeconomie	Duitsland
Országos Vízügyi Főigazgatóság	Directoraat-generaal voor watermanagement	Hongarije
Panteia	Panteia	Nederland
PJK International	PJK International	Nederland
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft	Zwitserse vereniging voor scheepvaart en het havenbedrijf	Zwitserland
Voies Navigables de France	Franse waterwegbeheerder	Frankrijk
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	(GDWS) Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat	Duitsland

METHODOLOGIE

Goederenvervoer op de binnenwateren en in havens

Voor Europa, zoals bedoeld in hoofdstuk 1, 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 1).

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.

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)

Laure ROUX (projectcoördinatie)

Sarah MEISSNER (projectmedewerker)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie

Moezelcommissie

Savacommissie

EBU

ESO

IVR

VORMGEVING - PRESS-AGRUM.COM (https://www.press-agrum.com) EN CCR

VERTALING

Christophe HENER (Frans)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Duits)

Pauline de ZINGER (Nederlands)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Extern - Engels)

Impressum: April 2019

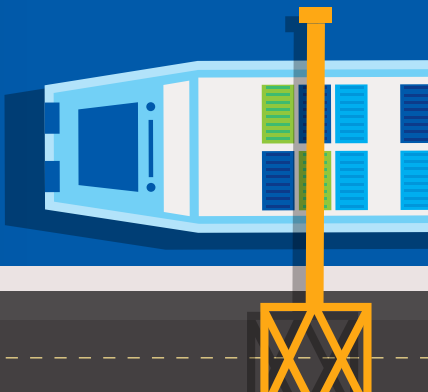
Uitgegeven door het Secretariaat van de Centrale commissie voor de Rijnvaart (CCR)
2, place de la République CS10023 – 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN : 2519-111X

U vindt alle gegevens onder:

www.inland-navigation-market.org

In partnerschap
met

Europese
Commissie

Donaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

MOSELKOMMISSION
COMMISSION DE LA MOSELLE