MARKET INSIGHT
EUROPESE BINNENVAART

CCR
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

Europese Commissie

GEPUBLICEERD

NOVEMBER 2021

Market Insight

EUROPESE BINNENVAART

Gepubliceerd

november 2021

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

OVERZICHT

01

VRACHT- EN PASSAGIERSVERVOER DOOR DE BINNENVAART (BLZ.4)

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

Vervoer over de Rijn en Donau per goederensegment **(blz.9)**

Passagiersvaart **(blz.12)**

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

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

02

EXPLOITATIE-OMSTANDIGHEDEN (BLZ.18)

Vrachtprijzen in het Rijnstroomgebied **(blz.20)**

Ontwikkeling brandstofkosten **(blz.24)**

03

FOCUS OP SERVIË (BLZ.28)

Binnenvaartvervoer in Servische havens **(blz.30)**

Ontwikkeling van het binnenvaartvervoer in Servische havens **(blz.31)**

Gegevens over de binnenvaart in Servië – Jaarlijkse cijfers **(blz.34)**

01

VRACHT- EN PASSAGIERSVERVOER DOOR DE BINNENVAART

- **De vervoersprestatie (TKM) over de waterwegen in Europa (EU plus Zwitserland, Servië en Oekraïne) is in het eerste kwartaal van 2021 in vergelijking met dezelfde periode in 2020 met 4,0% gestegen. Voor de verschillende vrachtsegmenten die over de Rijn werden vervoerd, toonde droge lading een verhoging, terwijl de tankvaart in KW1 2021 eerder zwakker afsloot.**

- **In het passagiersvervoer – en meer in het bijzonder bij de riviercruises – is er nog geen sprake van een volledig herstel, want er zijn nog steeds maar weinig cruiseschepen op de Bovenrijn onderweg (telling bij de sluis van Iffezheim). Het aantal schepen dat deze sluis passeerde ligt 12,7% lager in de eerste helft van 2021 dan in dezelfde periode vorig jaar. Het verschil tussen 2021 (KW1+ KW2) en 2019 (KW1+ KW2) bedraagt 94,9%.**

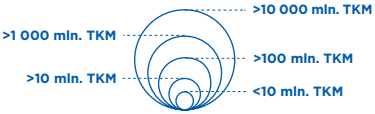
VERVOERSPRESTATIE IN EUROPA

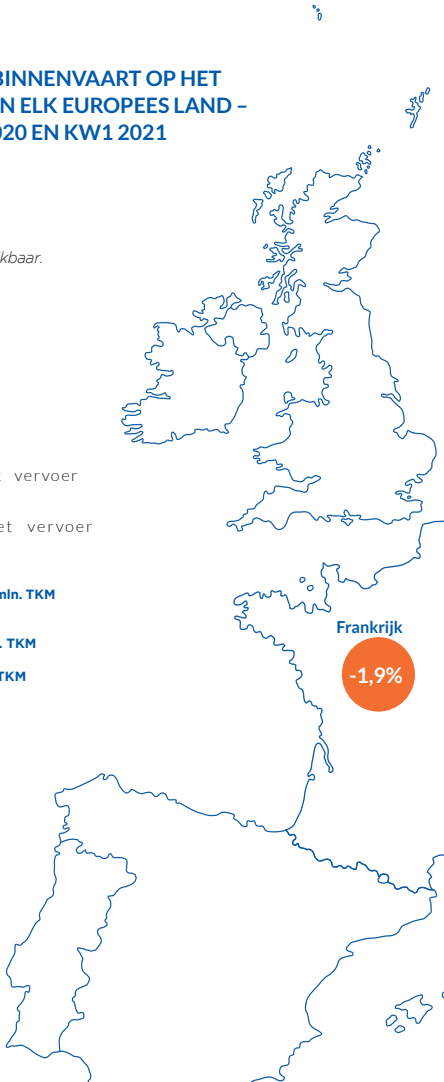
VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK EUROPEES LAND – VERGELIJKING TUSSEN KW1 2020 EN KW1 2021

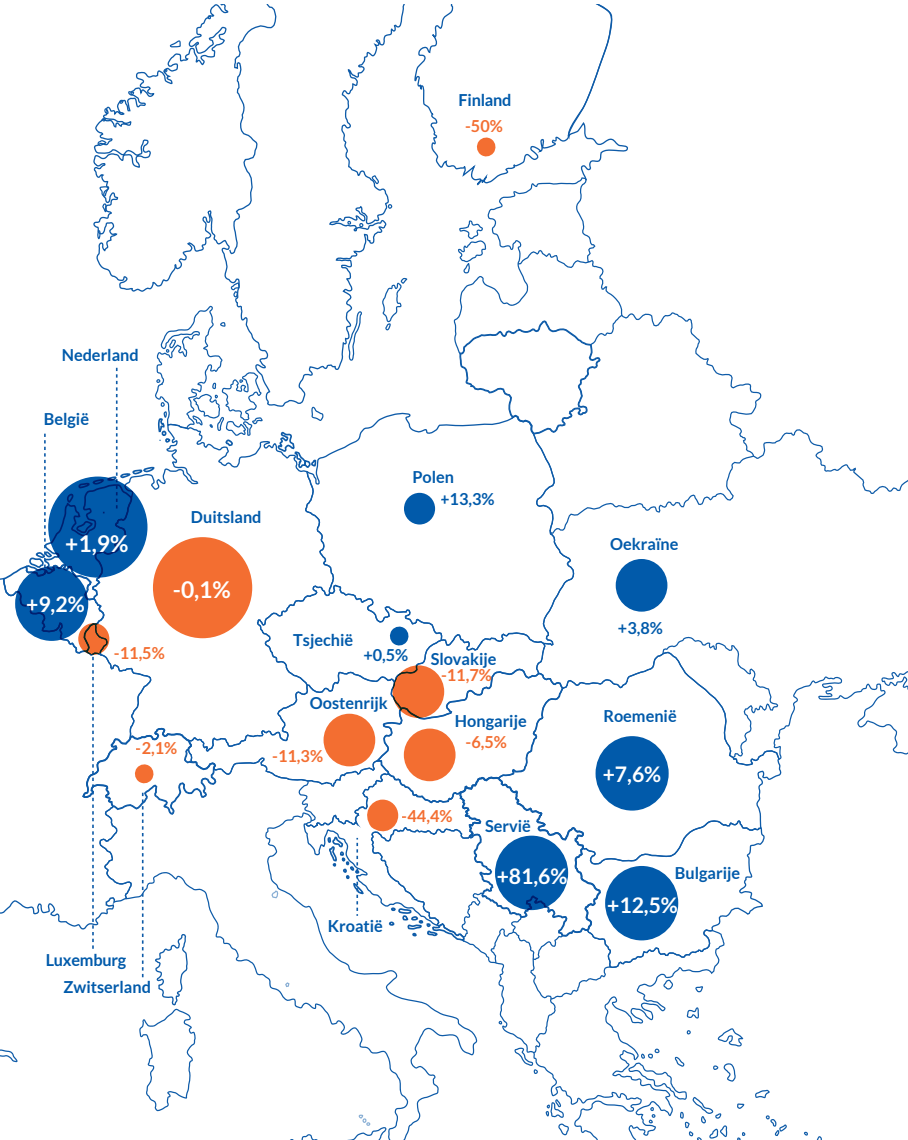
(IN MILJOEN TKM)*

Bronnen: Eurostat [iww_go_qnave], OESO (Zwitserland, Servië, Oekraïne)
** Voor het VK waren geen gegevens beschikbaar.*

- Positief groeipercentage van het vervoer in KW1 2021 t.o.v. KW1 2020
- Negatief groeipercentage van het vervoer in KW1 2021 t.o.v. KW1 2020

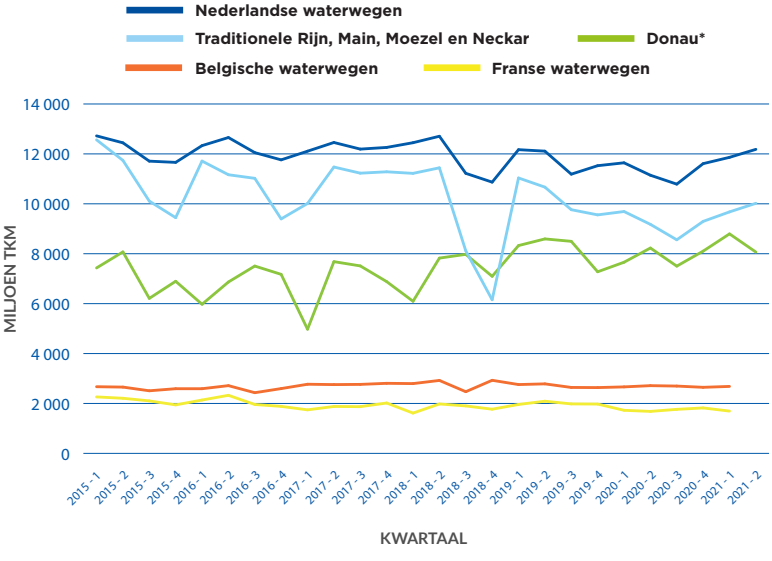





Finland
-50%
Nederland
België
+1,9%
+9,2%
-11,5%
Duitsland
-0,1%
Polen
+13,3%
Oekraïne
+3,8%
Tsjechië
+0,5%
Slovakije
-11,7%
Oostenrijk
-11,3%
Hongarije
-6,5%
Roemenië
+7,6%
-2,1%
-44,4%
Servië
+81,6%
Bulgarije
+12,5%
Kroatië
Luxemburg
Zwitserland

AFBEELDING 1: **VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART IN EUROPA PER REGIO EN KWARTAAL** (IN MILJOEN TKM)

Bronnen: Eurostat [iww_go_qnave], OESO (Oekraïne), Destatis (Rijn en zijrivieren)
** Donau = TKM in alle Donaustaten inclusief Oekraïne*



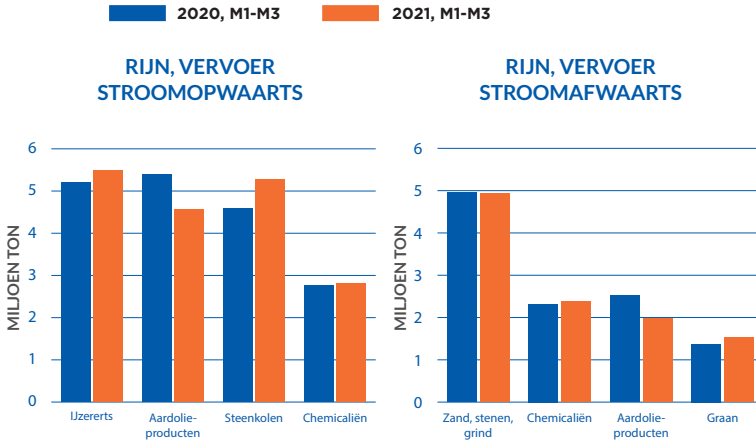
- Na een periode van dalende vervoersprestaties (laagwater in 2018, zwakke macro-economische situatie in 2019, Covid-crisis in 2020), begon het vrachtvervoer op de Rijn en de Nederlandse waterwegen tussen KW3 2020 en KW1 2021 weer aan te trekken. Recentere gegevens (voor de sluis bij Iffezheim op de Bovenrijn) wijzen op een stijging van 4,7% van het vervoersvolume tijdens de eerste acht maanden van 2021, ten opzichte van dezelfde periode in 2020). Het verschil met het niveau in de eerste acht maanden van 2019 was echter nog steeds 6,9%.

- Terwijl de vervoersprestatie in België en Frankrijk op enkele schommelingen na enigszins constant bleef, zette de opwaartse trend voor het vervoer over de Donau zich voort.

VERVOER OVER DE RIJN EN DONAU PER GOEDERENSEGMENT

AFBEELDINGEN 2 EN 3: **VRACHTVERVOER STROOMOPWAARTS EN STROOMAFWAARTS OVER DE RIJN VOOR DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN** (IN MILJOEN TON, IN DE EERSTE DRIE MAANDEN VAN 2020 EN 2021)

Bron: analyse van de CCR op basis van Destatis

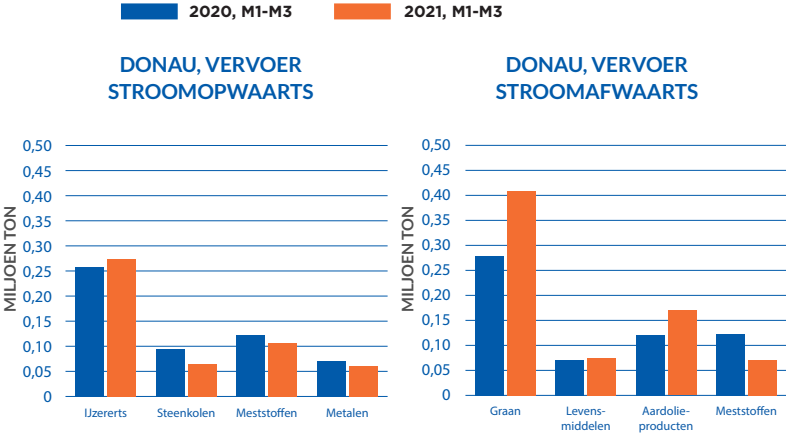


- Het goederenvervoer over de traditionele Rijn bedroeg 42,7 miljoen ton in het eerste kwartaal van 2021, ten opzichte van 42,5 miljoen ton in hetzelfde kwartaal van het jaar ervoor. De vergelijking laat zien dat droge lading in KW1 2021 hogere volumes kende dan in KW1 2020, terwijl vloeibare lading (vooral aardolieproducten) in kleinere hoeveelheden werd vervoerd.

- Deze verschillen kunnen worden verklaard door het herstel van de staalproductie en de grotere vraag naar stoomkolen (door de hoge gasprijzen) in 2021 en de hieraan gerelateerde toename van het drogeladingvervoer van ijzererts, cokes en stoomkolen. In Duitsland lag de staalproductie in de eerste vijf maanden van 2021 15% hoger dan in dezelfde periode in 2020. De oorzaak van de neergang van aardolieproducten kan worden gezocht in de lagere mobiliteit als gevolg van de pandemie. De toekomst zal uitwijzen of dit een structureel fenomeen wordt.

AFBEELDINGEN 4 EN 5: **VRACHTVERVOER STROOMOPWAARTS EN STROOMAFWAARTS OVER DE MIDDEN-DONAU VOOR DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN** (IN MILJOEN TON, IN DE EERSTE DRIE MAANDEN VAN 2020 EN 2021) *

Bron: Marktobservatieverslag van de Donaucommissie
** Op de Midden-Donau bij Mohács*



- Het vervoer van ijzererts over de Midden-Donau nam in KW1 2021 licht toe, hetgeen in lijn is met het herstel van de staalmarkt die zowel voor de Rijnvaart als de Donauvaart van belang is. Daarnaast zette de opwaartse trend in het vervoer van graan die in 2020 zichtbaar was, zich ook in 2021 voort.

- Het vervoer van aanzienlijke hoeveelheden graan uit de havens langs de Midden-Donau naar de haven van Constanța zorgde voor een zeker evenwicht in het goederenvervoer over de Donau. Tegelijkertijd bedroeg de vrachtoverslag van de haven van Constanța door de binnenvaart in het eerste kwartaal van 2021 4,1 miljoen ton, wat 15,3% hoger was dan in KW1 2020. Dienovereenkomstig bedroeg het vervoersvolume op het Donau-Zwarte Zeekanaal 4,37 miljoen ton, oftewel 12,3% meer dan in KW1 2020.

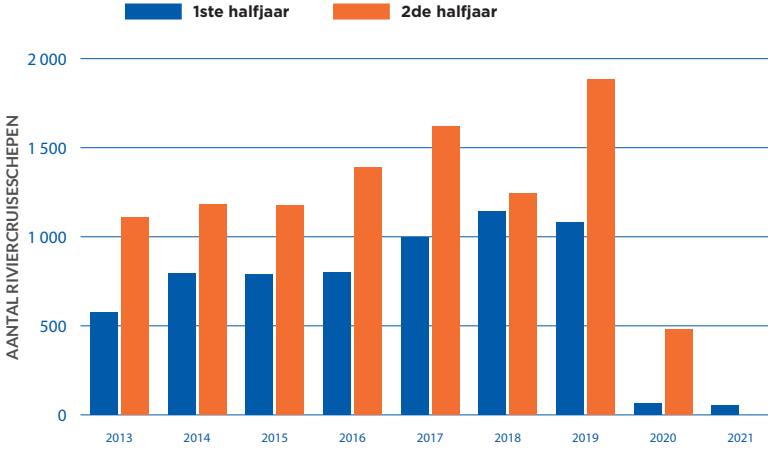
PASSAGIERSVERVOER

- Het aantal riviercruiseschepen dat de sluis bij Iffezheim op de Bovenrijn passeert, is gekozen als indicator voor het passagiersvervoer. Gegevens over riviercruiseschepen op de Rijn vormen een belangrijke indicator voor de Europese riviercruisesector, aangezien de Rijn na de Donau de hoogste passagiersvaartcijfers van Europa kan voorleggen.

- In de tweede helft van 2020, toen de lockdownregels deels werden versoepeld, herstelde ook de riviercruisesector zich. In de eerste helft van 2021 zijn de cijfers echter weer gekelderd.

AFBEELDING 6: **AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM OP DE BOVENRIJN PASSEERT PER HALF JAAR** (VOOR DE TWEEDE HELFT VAN 2021 WAREN GEEN GEGEVENS BESCHIKBAAR)

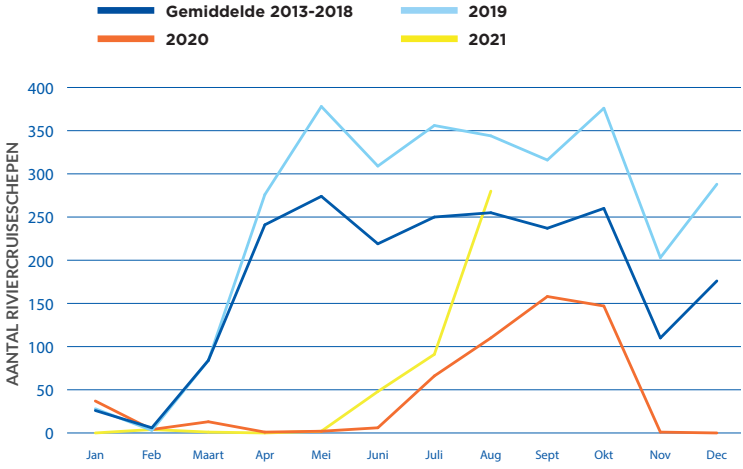
Bron: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat



- Op het moment dat dit rapport werd opgesteld, waren er gegevens beschikbaar tot augustus 2021. In deze maand nam het aantal riviercruiseschepen dat de sluis bij Iffezheim passeerde sterk toe. Het is echter nog veel te vroeg om te kunnen bepalen of dit een definitief herstel van dit marktsegment is. Diverse indicatoren wijzen erop dat de pandemie nog niet voorbij is, met dien verstande dat niet kan worden uitgesloten dat de crisissituatie weer de kop opsteekt.

AFBEELDING 7: **AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM OP DE BOVENRIJN PASSEERT PER MAAND**

Bron: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat

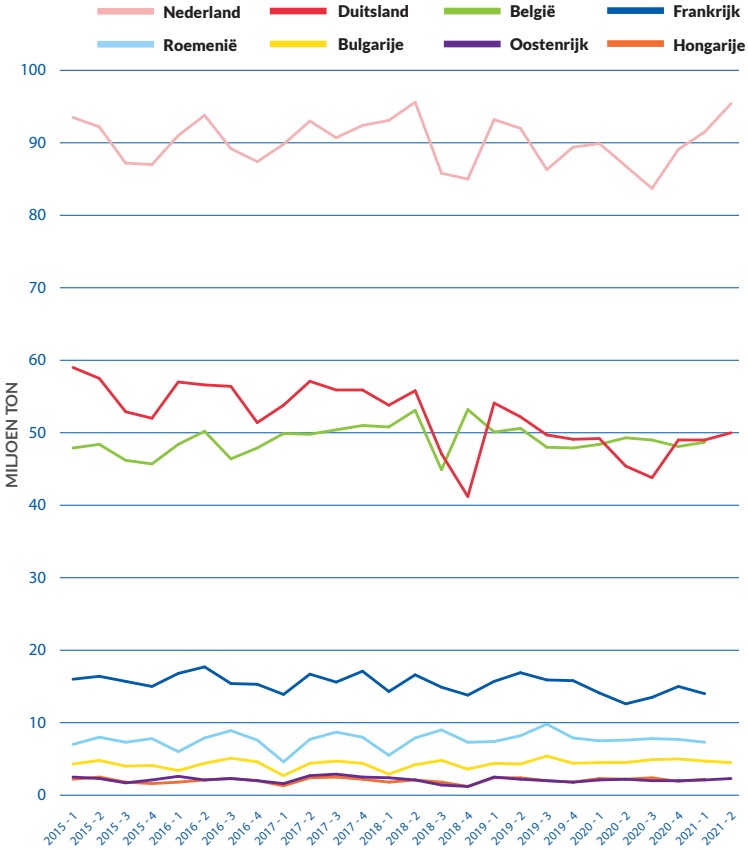


- In juni 2021 werden er verschillende riviercruises op de Donau georganiseerd, die aanvankelijk gemiddeld 115-125 passagiers aan boord hadden. In totaal vonden er in juni dertien cruises plaats op de Boven-Donau en werden er 1700 passagiers vervoerd. In juli nam het aantal vaarten toe tot 148 en in augustus tot 330. Tegelijkertijd is het passagiersvervoer in de richting van de Donaudelta nieuw leven ingeblazen.

VRACHTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN

AFBEELDING 8: **EVOLUTIE VAN HET VRACHTVERVOER** (KWARTAALCIJFERS NATIONAAL GRONDGEBIED VAN ELK LAND)

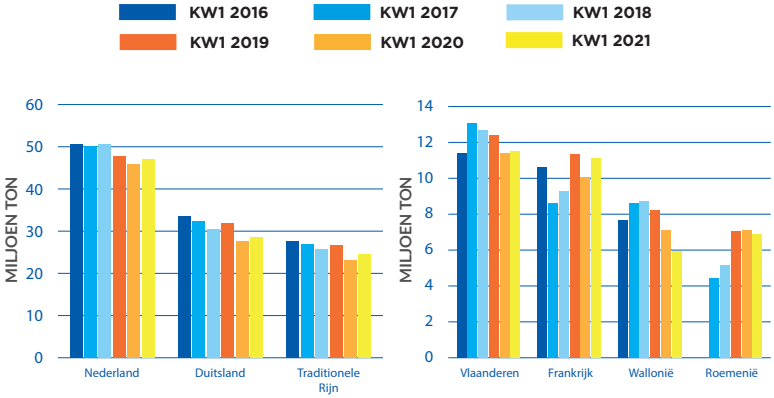
Bron: Eurostat [iww_go_qnave]. Aangezien er geen betrouwbare gegevens van Statbel vanaf KW1 2018 beschikbaar zijn, zijn voor België de kwartaalcijfers vanaf dit kwartaal opnieuw berekend. Voor deze berekening is het veranderingspercentage toegepast dat de Vlaamse waterwegautoriteiten ter beschikking kunnen stellen, dat namelijk betrouwbaarder is (De Vlaamse Waterweg). De reeksen voor België tonen dezelfde tendens als voor Vlaanderen, maar liggen op een hoger niveau.



DROGE EN VLOEIBARE BULKGOEDEREN EN CONTAINERVEROER

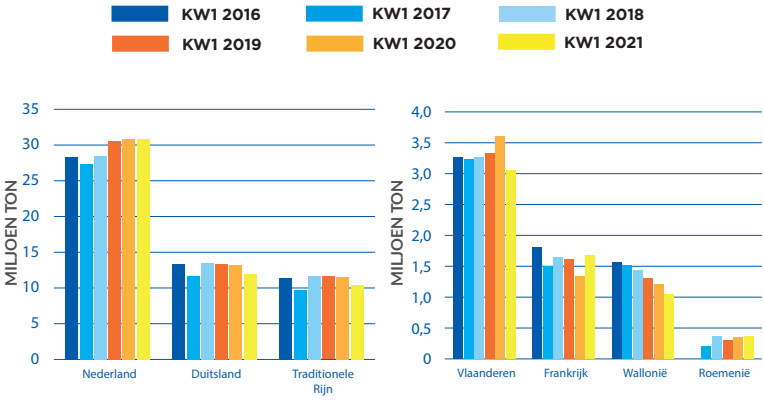
Bronnen: Eurostat [IWW_GO_QCNAVE], Destatis. Centraal Bureau voor de Statistiek, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Roemeens Instituut voor de Statistiek
Opmerking: Voor Wallonië zijn er geen containergegevens uitgedrukt in tonnen voor perioden korter dan één jaar beschikbaar. Daarom is ervan uitgegaan dat de productgroep 'machines/overige goederen' vooral uit containervervoer bestaat. De gegevens omvatten de totale binnenvaart op het grondgebied van het land/regio.

AFBEELDING 9: **DROGELADINGVAART** (IN MILJOEN TON)

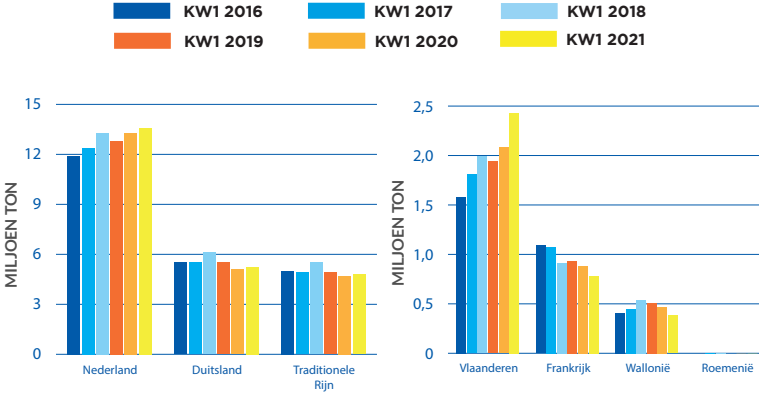


IN DUITSLAND IS HET VERVOER VAN IJZERERTSEN IN KW1 2021 MET 22% GESTEGEN IN VERGELIJKING MET KW1 2020, EN HET VERVOER VAN STEENKOLEN MET 25%. HET VERVOER VAN KOLEN NAM TOE ALS GEVOLG VAN DE GESTEGEN VRAAG NAAR KOLEN DOOR DE HOGE GASPRIJZEN, TERWIJL DE TOENAME IN HET VERVOER VAN IJZERERTS TE DANKEN WAS AAN HET HERSTEL VAN DE STAALPRODUCTIE.

AFBEELDING 10: **TANKVAART** (IN MILJOEN TON)



AFBEELDING 11: **CONTAINERVERVOER** (IN MILJOEN TON)



02

EXPLOITATIE-OMSTANDIGHEDEN

- **De vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading en containers toonden een voorzichtige stijgende trend die zich al in de tweede helft van 2020 aftekende. In de eerste helft van 2021 zette deze trend door. Voor de prijzen van vloeibare lading laten de thans beschikbare cijfers nog steeds geen tekenen van herstel zien.**

- **De olie- en brandstofprijzen toonden in de eerste helft van 2021 onverminderd een stijgende lijn. De brandstofprijzen in de binnenvaart stegen met 12,5%, van 45,29 €/100 liter in KW1 2021 naar 50,96 € /100 liter in KW2 2021.**

- **De brandstofprijzen in de binnenvaart zullen in de tweede helft van 2021 en ook in 2022 naar verwachting tussen de 54 en 60 €/100 liter komen te liggen. Deze raming is gebaseerd op de verwachte olieprijs.**

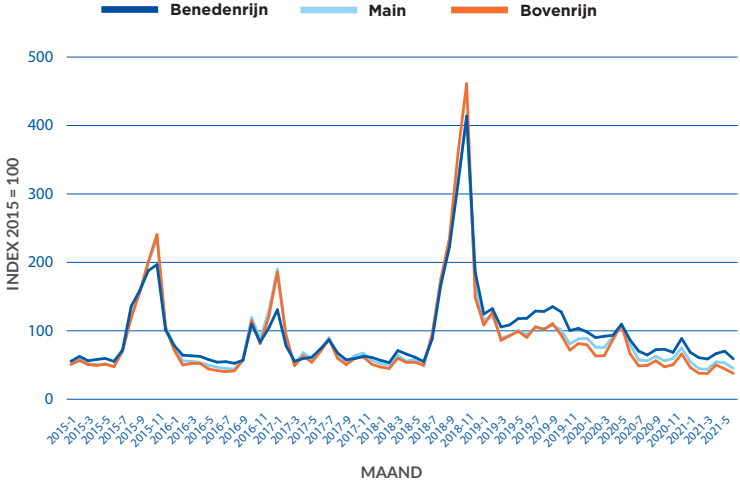
VRACHTPRIJZEN IN HET RIJNSTROOMGEBIED[1]

- In de eerste helft van 2021 vertoonden de vrachtprijzen voor gasolie op de spotmarkt binnen het ARA-Rijngebied een negatieve tendens. Deze ontwikkeling was al begonnen na de laagwaterperiode van 2018. Een van de belangrijkste factoren die de vrachtprijzen onder druk zet, is de huidige pandemie met zijn negatieve effect op de mobiliteit en vraag naar brandstof. De waterstanden maakten de situatie er ook niet beter op, want de waterstanden waren tamelijk hoog, afgezien van eind april. De stijgende prijzen op de spotmarkt voor aardolieproducten hadden eveneens een negatieve weerslag op de vervoers- en vrachtprijzen. Tot slot was de structuur op de termijnmarkten gericht op 'backwardation'.

[1] *Voor het Donaubekken waren geen vrachtprijsgegevens voor 2021 beschikbaar.*

AFBEELDING 1: **ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR HET VERVOER VAN GASOLIE VAN HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN LANGS DE RIJN** (INDEX 2015 = 100)

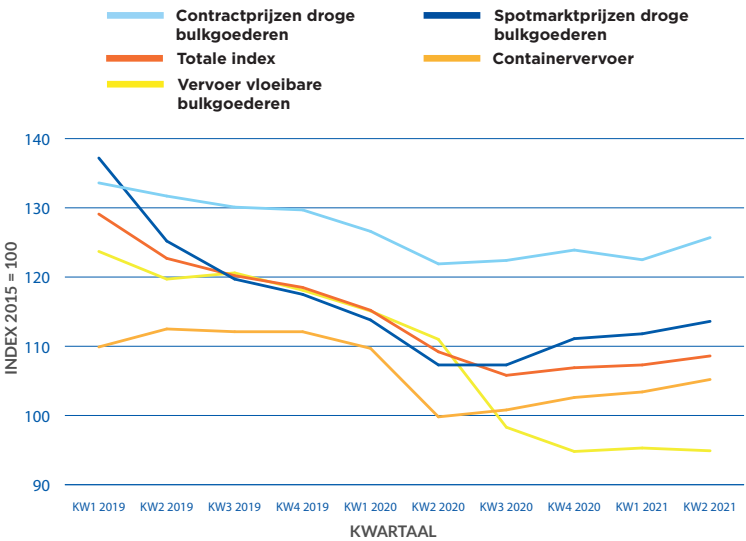
Bron: berekening van de CCR aan de hand van PJK International
** PJK verzamelt gegevens over de vrachtprijzen (in euro per ton) voor het vervoer van vloeibare goederen uit het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn. De CCR heeft op basis van deze data een index berekend, met 2015 als referentiejaar. Benedenrijn: Duisburg, Keulen. Bovenrijn: Karlsruhe, Bazel. Main: Frankfurt/M.*



DE VRACHTPRIJZEN OP DE SPOTMARKT VOOR VLOEIBARE LADING ZETTEN IN DE EERSTE HELFT VAN 2021 DE NEERWAARTSE TREND VOORT. HIER SPEELDEN DE GESTEGEN OLIEPRIJZEN EEN ROL, DIE DE VERVOERSVRAAG IN DE TANKVAART EN OOK DE VRACHTPRIJZEN TEMPERDEN.

AFBEELDING 2: **ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN PER KWARTAAL VOOR NEDERLANDSE BINNENVAARTONDERNEMINGEN PER MARKTSEGMENT** (INDEX 2015 = 100, KWARTAALGEGEVENS)

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaartdiensten; prijsindex)



- Het Centraal Bureau voor de Statistiek in Nederland (CBS) verzamelt gegevens over de vrachtprijzen via een panel van Nederlandse binnenvaartondernemingen. Deze gegevens worden twee keer per kwartaal ingezameld en omvatten brandstof- en laagwatertoeslagen.

- Het derde kwartaal van 2020 leek de periode te zijn waarin de vervoersprijzen voor droge bulkgoederen en containervervoer stabieler werden. Voor de kwartalen erna is een opwaartse tendens waar te nemen. Voor vloeibare bulkgoederen bleven de vrachtprijzen op een laag niveau.

- Aangezien er in de eerste helft van 2021 geen lage waterstanden waren, werden de vrachtprijzen voornamelijk beïnvloed door de vervoersvraag. Zoals in hoofdstuk 1 wordt geïllustreerd, nam de vraag naar vervoer van vloeibare bulkgoederen enigszins af, terwijl er meer vraag was naar vervoer van droge bulkgoederen en containers. De ontwikkeling van de vrachtprijzen per goederensegment weerspiegelt deze uiteenlopende trends.

DE VRACHTPRIJZEN VOOR DROGE LADING EN HET VERVOER VAN CONTAINERS OP DE SPOTMARKT BEGONNEN VANAF DE TWEEDE HELFT VAN 2020 WEER AAN TE TREKKEN EN BLEVEN OOK IN DE EERSTE HELFT VAN 2021 EEN OPWAARTSE TREND VOLGEN.

ONTWIKKELING BRANDSTOFKOSTEN

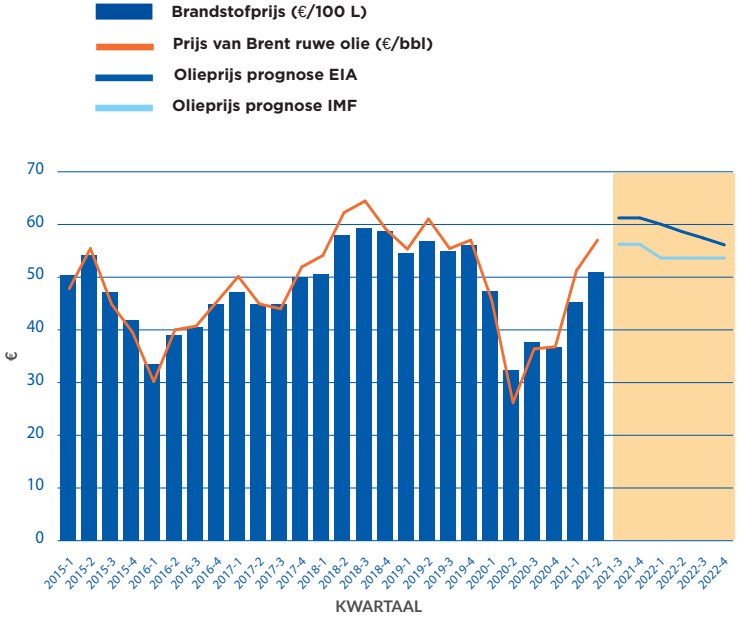
- De brandstofkosten zijn geanalyseerd aan de hand van de gasolie/dieselprijzen die gepubliceerd worden in het kader van het monitoringsysteem voor energieprijzen van het Belgische ministerie van Economische Zaken. Uit een vergelijking met de olieprijzen blijkt een zeer duidelijke correlatie die als basis dient voor een overzicht van de brandstofprijzen.

- In de loop van 2021 zette de stijgende lijn voor olieprijzen – en dus voor brandstofprijzen – zich voort. De olieprijzen bereikten in het tweede kwartaal van 2021 een niveau van 68,8 US dollar (ongeveer 57,3 euro bij een wisselkoers van USD/EUR 1,20).

[2] De prijzen zijn maximumprijzen en gelden voor een aankoopvolume van ten minste 2000 liter gasolie.

AFBEELDING 3: **GEMIDDELDE BRANDSTOFPRIJS VOLGENS HET BELGISCHE MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN PRIJS VAN BRENT RUWE OLIE, INCLUSIEF PROGNOSES***

Bronnen: ITB en SPF Economie (brandstofprijs). US Energy Information Administration (olieprijs). Economische gegevens van de Federal Reserve (historische wisselkoers Amerikaanse dollar/euro). 1 vat (bbl) = 159 liter.
** IMF = International Monetary Fund WEO Update July 2021; EIA = US Energy Information Administration. De prognose is gebaseerd op een nominale wisselkoers van 1,17 US-$ per euro voor heel 2021 en 2022.*



- Volgens de prognose van de US Energy Information Administration (EIA) - in zijn laatste kortetermijnprognose van september 2021- zullen de prijzen voor Brent ruwe olie in 2021 neerkomen op gemiddeld 72 US dollar per vat en rond de 66 US dollar per vat in 2022, vergeleken bij 41,8 US dollar in 2020. De prognose voor de olieprijs van het IMF wijst op iets lagere niveaus. De verschillen zijn het gevolg van uiteenlopende veronderstellingen over de snelheid van het economisch herstel en de groei van de olieproductie in de OPEC-landen en de VS.[3]

- De brandstofprijzen voor de Europese binnenvaart worden niet alleen bepaald door de olieprijzen maar ook door de wisselkoers tussen de Amerikaanse dollar en de euro. De waardevermindering van de Amerikaanse dollar ten opzichte van de euro, die in maart 2020 begon, ging door tot mei 2021 en bereikte aan het eind van die maand een niveau van 1,22 dollar per euro. Dit hield de brandstofprijzen in de Europese binnenvaart laag. In augustus 2021 verloor de euro enigszins aan waarde ten opzichte van de dollar door de laagconjunctuur in Europa en bleef tot september steken op 1,17-1,18 dollar per euro. Naar verwachting zal de euro de rest van 2021 en 2022 niet veel van dit niveau afwijken.[4] [5]

- In het licht van deze redenering wordt verwacht dat de brandstofprijzen in de binnenvaart gedurende de rest van 2021 en in 2022 tussen 54 en 60 €/100L blijven schommelen.

[3] Bron: US Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, september 2021. Beschikbaar via de volgende link: https://www.eia.gov/outlooks/steo/. Olieprijzen in US-dollar zijn omgezet in euro en afgebeeld in de grafiek. De wisselkoers voor deze omzetting is 1,18 voor KW1 2021 en 1,20 voor KW2 2021 US-dollar per euro.
[4] Raiffeisen Währungsupdate 2021. Beschikbaar via de volgende link: https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-09-2021.pdf (voor het laatst geraadpleegd op 10-09-2021)
[5] OESO. Nominale wisselkoers tegen US dollar, gemiddelde van dagelijkse wisselkoersen. 2021. Beschikbaar via de volgende link: https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653# (voor het laatst geraadpleegd op 10-09-2021)

03

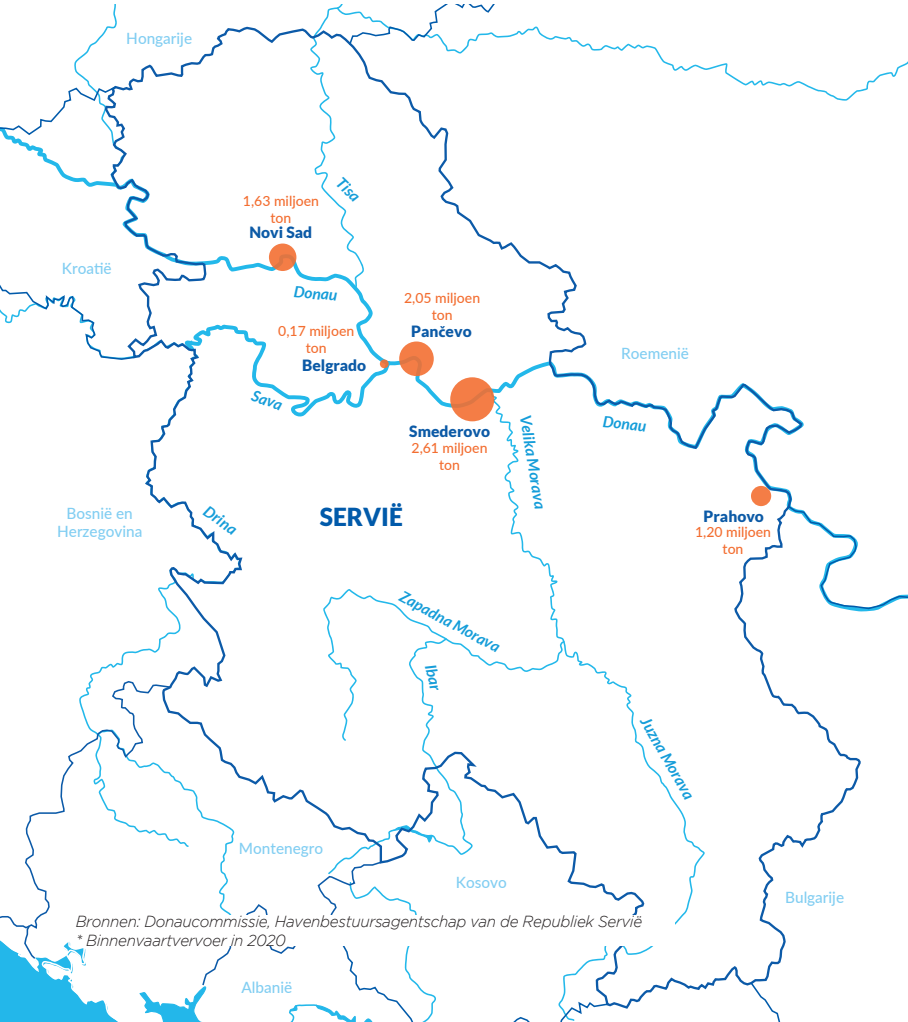
FOCUS OP SERVIË

- **In Servië, dat ter hoogte van de Midden-Donau ligt, vormen landbouwproducten, levensmiddelen, ijzerertsen en metaal de belangrijkste marktsegmenten van de binnenvaart. In de afgelopen jaren is de staalproductie in Servië dankzij buitenlandse investeringen in de staalnijverheid – met name van China - sterk vergroot. De Servische binnenvaart plukt de vruchten van deze investeringen.**

- **Het zwaartepunt van de vervoersvraag, de ondernemingen en de werkgelegenheid in de Servische binnenvaart ligt vooral op het vervoer van droge bulkgoederen. De Servische vloot telt een vrij groot aantal duwboten, hetgeen samenhangt met deze focus op droge bulkgoederen, die vaak door duwstellen vervoerd worden.**

- **Het modale aandeel van de binnenvaart in Servië ligt bij 28,7%, hetgeen duidelijk boven het gemiddelde van de EU ligt.**

BINNENVAARTVERVOER IN SERVISCHE HAVENS*



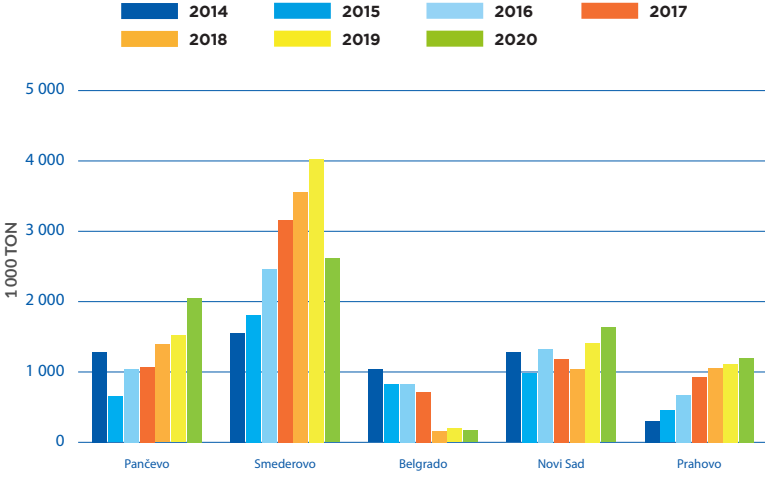
Bronnen: Donaucommissie, Havenbestuursagentschap van de Republiek Servië
** Binnenvaartvervoer in 2020*

ONTWIKKELING VAN HET BINNENVAART-VERVOER IN SERVISCHE HAVENS

- Van de vijf belangrijkste Servische havens heeft vooral de haven van Smederovo zich sinds 2014 positief ontwikkeld. Terwijl de overslag van goederen ook toenam in Pančevo, Prahovo en Novi Sad, verloor de haven van de Servische hoofdstad Belgrado grote vervoersvolumes.

AFBEELDING 1: **JAARLIJKS BINNENVAARTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE SERVISCHE HAVENS** (IN 1000 TON)

Bronnen: Donaucommissie, Havenbestuursagentschap van de Republiek Servië

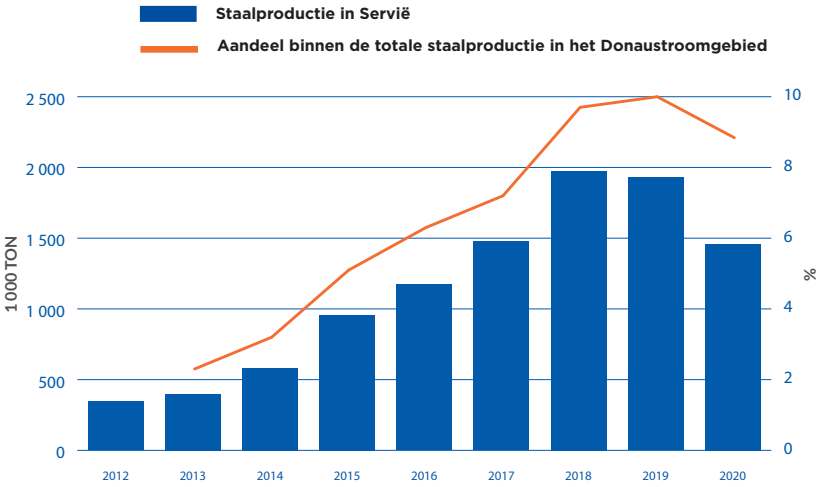


- In het eerste kwartaal van 2021 bedroeg de totale vrachtoverslag in de Servische havens 3,7 miljoen ton, hetgeen aanzienlijk meer was dan het volume in het eerste kwartaal van 2020 (1,8 miljoen ton).
- Zoals blijkt uit de cijfers hierboven over de afhandeling van goederen in havens wordt de binnenvaart in Servië hoofdzakelijk gedomineerd door twee economische sectoren: de staalindustrie en de landbouwsector. In 2018 en 2019 was de staalproductie in Servië vijf keer groter dan in 2013. De reden voor deze enorme groei is de overname van de belangrijkste Servische staalfabriek in Smederovo door een Chinees staalbedrijf in 2016.[6]

[6] Bronnen: 1) Global Times (2021), Steel Plant: Source of Happiness for a City – a Model Project of the Belt and Road Initiative; gepubliceerd op 6 september 2021. Beschikbaar via de volgende link: https://www.globaltimes.cn/page/202109/1233480.shtml (voor het laatst geraadpleegd op 8 september 2021). 2) New York Times (2017), As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, with Strings Attached, gepubliceerd op 9 september 2017. Beschikbaar via de volgende link: https://www.nytimes.com/2017/09/09/world/europe/china-serbia-european-union.html (voor het laatst geraadpleegd op 8 september 2021)

AFBEELDING 2: **JAARLIJKSE STAALPRODUCTIE IN SERVIË** (IN 1000 TON) **EN AANDEEL BINNEN DE TOTALE STAALPRODUCTIE IN HET DONAUSTROOMGEBIED** (%)

Bronnen: World Steel Association, CCR-analyse



- Nadat het Chinese bedrijf HBIS de staalfabriek in Smederovo overnam, investeerde het in de technische renovatie ervan waardoor de staalproductie en het vervoer van grondstoffen sterk toenamen.
- De Donau wordt nu in dit gedeelte weer intensief gebruikt voor de aanvoer van grondstoffen (ijzererts, kolen), via de haven van Smederovo. Dit verklaart de sterke toename van het binnenvaartvervoer in deze haven en de opleving van de Servische binnenvaart.
- Het toont ook aan hoe afhankelijk de binnenvaart in het Donaustroomgebied is van traditionele industrietakken.

GEGEVENS OVER DE BINNENVAART IN SERVIË – JAARLIJKSE CIJFERS

Kanttekening bij dit overzicht - Zie blz. 42

ABSOLUTE WAARDE[7] VOOR SERVIË VS TOTAAL AANDEEL IN DE EU

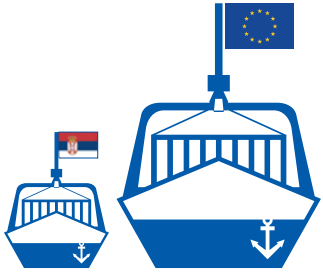
TOTALE VERVOERSPRESTATIE

4 225 miljoen TKM

3,1% TOTAAL AANDEEL IN EU

Totale hoeveelheid vervoerde goederen:

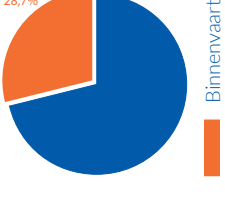
11,6 miljoen ton



BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN IN DE BINNENVAART

1. Landbouwproducten: 1 744 miljoen TKM
2. Metaalertsen, zand, stenen: 975 miljoen TKM
3. Chemicaliën en chemische producten: 580 miljoen TKM

AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE BINNENVAART BINNEN DE TOTALE VERVOERSPRESTATIE VAN HET VERVOER OVER LAND

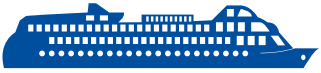


OMZETBEDRAG IN DE BINNENVAART

75,3 miljoen €

- Vrachtvervoer: 73,3 miljoen €
  1,2% TOTAAL AANDEEL IN EU
- Passagiersvervoer: 2,0 miljoen €

[7] *De gegevens voor de vervoersvraag zijn van 2020 en de vlootgegevens van 2017, het aandeel in de modal split, gegevens over ondernemingen en over werkgelegenheid en omzet zijn van 2018.*



PERSONEN DIE WERKZAAM ZIJN IN DE BINNENVAART

1 087 **2,5%**

Vrachtvervoer: 1 018 **4,8%**

Passagiersvervoer: 69 **0,3%**

TOTAAL AANDEEL IN EU

AANTAL BINNENVAART-ONDERNEMINGEN

0,5% 54

0,7% Vrachtvervoer : 41

0,3% Passagiersvervoer: 13

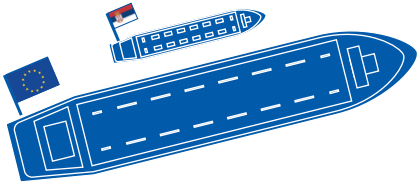
AANTAL ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

182 **1,2% TOTAAL AANDEEL IN EU**

Droge lading: 54 **0,5%**

Vloeibare lading: 42 **2,5%**

Duw- en sleepboten: 86 **3,2%**



TONNAGE VAN ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

0,035 miljoen ton
0,21% TOTAAL AANDEEL IN EU

Droge lading: 0,024 miljoen ton
0,18% TOTAAL AANDEEL IN EU

Vloeibare lading: 0,011 miljoen ton
0,34% TOTAAL AANDEEL IN EU

Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [iww_go_qnave], kortetermijnindicatoren van de OESO, Donaucommissie (vlootgegevens), Bureau voor de Statistiek van de Republiek Servië

GLOSSARIUM

ARA-GEBIED: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

BACKWARDATION: beschrijft een situatie waarbij de huidige prijs voor een grondstof op de spotmarkt hoger ligt dan de verwachte prijs in de toekomst. Bij een situatie van "backwardation" dalen de prijzen van futurescontracten naarmate de vervaldatum verder in de toekomst ligt. "Backwardation" weerspiegelt de verwachtingen dat de prijzen voor een grondstof zullen dalen als gevolg van verschillende factoren die de verhouding tussen vraag en aanbod beïnvloeden. Het tegengestelde van "backwardation" is "contango".

BENEDENRIJN: deel van de Rijn dat van Bonn (Duitsland) tot aan de Noordzee bij Hoek van Holland (Nederland) stroomt.

BOVENRIJN: het gedeelte van de Rijn in de Boven-Rijnse laagvlakte tussen Bazel in Zwitserland en Bingen in Duitsland

BN (MLD.): miljard

DE MODAL SPLIT-INDICATOR: het aandeel van de binnenvaart binnen de totale vervoersprestatie van het goederenvervoer, gemeten in ton-kilometer. Dit bestrijkt het goederenvervoer over land, met inbegrip van de binnenvaart, het spoor en wegvervoer.

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

EU: Europese Unie

EUROPA: Europese binnenvaart omvat in dit rapport twee landen die geen deel uitmaken van de Europese Unie, Zwitserland en Servië.

IWT: Binnenvaart

IWW: Binnenwaterwegen

MIDDEN-DONAU: het gedeelte van de Donau van Devín aan de Oostenrijks-Slowaakse grens tot de IJzeren Poort

MIO (MLN.): miljoen

OMZET: bruto omzet na aftrek van omzetbelasting

RIJNOEVERSTATEN: België, Frankrijk, Duitsland, 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: het gedeelte van de Rijn van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens

VRACHTPRIJS: Prijs die berekend wordt om een lading van één plaats naar een andere te vervoeren.

WATERWEGEN IN MIDDEN-EUROPA: Rijn, Main, Main-Donaukanaal, Donau, Elbe-Oder

NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Centraal Bureau voor de Statistiek	Nederland
Destatis	Statistisches Bundesamt	Duits bureau voor de statistiek	Duitsland
INSSE	Institutul Național de Statistică	Nationaal instituut voor de statistiek	Roemenië
RBS	Републички завод за статистику Србије	Bureau voor de Statistiek van de Republiek Servië	Servië

BOEKEN, TIJDSCHRIFTARTIKELEN EN STUDIES

Titel in oorsprongstaal	Land
Global Times (2021), Steel Plant: Source of Happiness for a City – a Model Project of the Belt and Road Initiative; published on 6 September 2021. Beschikbaar bij: https://www.globaltimes.cn/page/202109/1233480.shtml. Laatst geraadpleegd op 8 september 2021.	China
New York Times (2017), As China moves in, Serbia reaps the benefits, with strings attached, published on 9 September 2017. Beschikbaar bij: https://www.nytimes.com/2017/09/09/world/europe/china-serbia-european-union.html. Laatst geraadpleegd op 8 september 2021.	Verenigde Staten
OECD. Nominal exchange rates against US dollar, average of daily rates. 2021. Beschikbaar bij: https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653#. Laatst geraadpleegd op 10 september 2021.	Mondiaal
Raiffeisen Währungsupdate 2021. Beschikbaar bij: https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-09-2021.pdf. Laatst geraadpleegd op 10 september 2021.	Zwitserland
US Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, September 2021. Beschikbaar bij: https://www.eia.gov/outlooks/steo/	Verenigde Staten

ANDERE BRONNEN

Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
Agencija za upravljanje lukama	Havenbestuursagentschap	Servië
CCNR/ZKR/CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)	Europa
De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg	België
Donaukommission	Donaucommissie	Europa
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
Federal Reserve Economic Data	Federal Reserve Economic Data	Verenigde Staten
International Monetary Fund (IMF)	Internationaal Monetair Fonds (IMF)	Mondiaal
ITB – Institut pour le Transport par Batellerie/ Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	Belgien
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)	Mondiaal
PJK International	PJK International	Nederland
Ports mentioned in the report	In het rapport genoemde havens	Europa
SPF Economie	FOD Economie	België
SPW Service Public de Wallonie	SPW Openbare Dienst Wallonië	België
US Energy Information Administration	US Energy Information Administration	Verenigde Staten
Voies Navigables de France (VNF)	Franse waterwegbeheerder	Frankrijk
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat	Duitsland
World Steel Association	Wereldstaalorganisatie	Mondiaal

KANTTEKENINGEN BIJ DIT OVERZICHT

“Totaal aandeel in de EU” betreft 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.

Het aandeel in het totale vervoer is berekend als het aandeel van de binnenvaart binnen de totale vervoersprestatie (gemeten in TKM) van het goederenvervoer over land. Dit bestrijkt het goederenvervoer over land, met inbegrip van de binnenvaart, het spoor en wegvervoer. Voor de berekening van het wegvervoer wordt rekening gehouden met het territorialiteitsbeginsel, waarbij de gegevens voor het internationale wegvervoer worden herverdeeld over de nationale grondgebieden waar het vervoer daadwerkelijk plaatsvindt. Deze beginselen zijn toegepast in de reeksen van Eurostat [tran_hv_frmod].

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).

Daar waar een discrepantie werd vastgesteld tussen de cijfers van Eurostat en de cijfers van de nationale statistische bureaus ten aanzien van de totale vervoersprestatie, is dit aan Eurostat en het desbetreffende nationale bureau voor de statistiek meegedeeld en is er uitgegaan van de gegevens van Eurostat.

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 (CCR) 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

CCR

Norbert KRIEDEL (econoom)

Laure ROUX (projectcoördinatie)

Athanasia ZARKOU (junioreconoom)

Lucie FAHRNER (communicatie)

Sarah MEISSNER (projectmedewerker)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie

Moezelcommissie

Savacommissie

EBU

ESO

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

VERTALING

Laurence WAGNER (Frans)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Duits)

Pauline de ZINGER (Nederlands)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Extern - Engels)

Impressum: november 2021

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

Donaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

MOSELKOMMISSION
COMMISSION DE LA MOSELLE

INTERNATIONAL SAVA RIVER BASIN COMMISSION