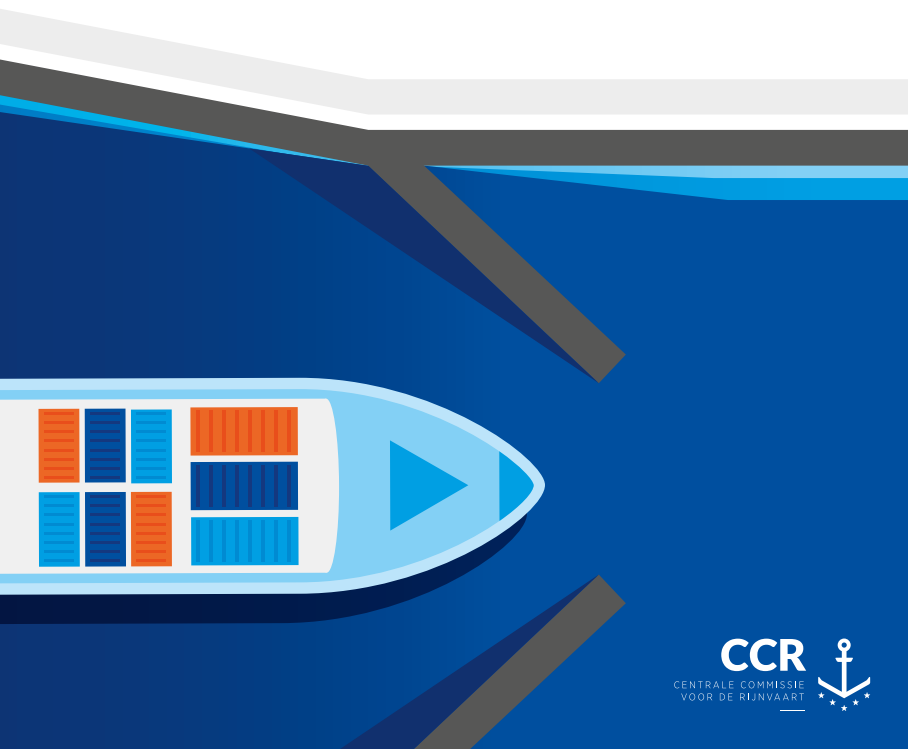


MARKET INSIGHT

EUROPESE BINNENVAART

GEPUBLICEERD

NAJAAR 2017



Market Insight
EUROPESE BINNENVAART

Gepubliceerd
najaar 2017

OVERZICHT

01

ECONOMISCHE CONTEXT (BLZ.5)

Economische context in Europa **(blz.6)**
Industriële activiteit en binnenvaart **(blz.8)**
Economische situatie van aan de binnenvaart
gerelateerde sectoren **(blz.10)**

02

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

Vervoersprestatie in Europa **(blz.16)**
Vervoersprestatie in de belangrijkste Europese
binnenvaartlanden **(blz.18)**
Droge en vloeibare bulkgoederen
en containervervoer **(blz.20)**
Binnenvaartoverslag in diverse Europese havens
(blz.22)
Containervervoer in de Europese havens **(blz.24)**

03

EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN (BLZ.27)

Omzetontwikkeling in Europa **(blz.28)**
Vrachtprijzen **(blz.30)**

04

VOORUITZICHTEN (BLZ.35)

Focus op het vervoer van landbouwproducten
(blz.36)
Ramingsmodel en resultaten **(blz.38)**
Vooruitzichten voor de mondiale handel
en transporttendenzen **(blz.40)**



01

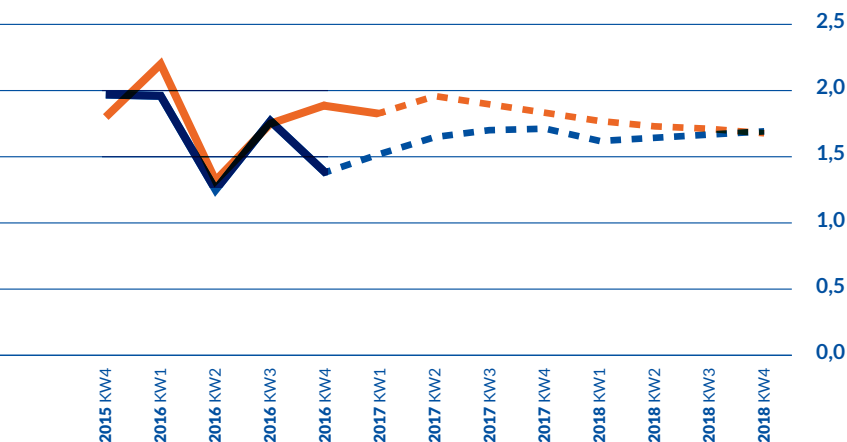
ECONOMISCHE
CONTEXT

ECONOMISCHE CONTEXT IN EUROPA

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

Bron: OESO- Economische vooruitzichten januari 2017 en juni 2017

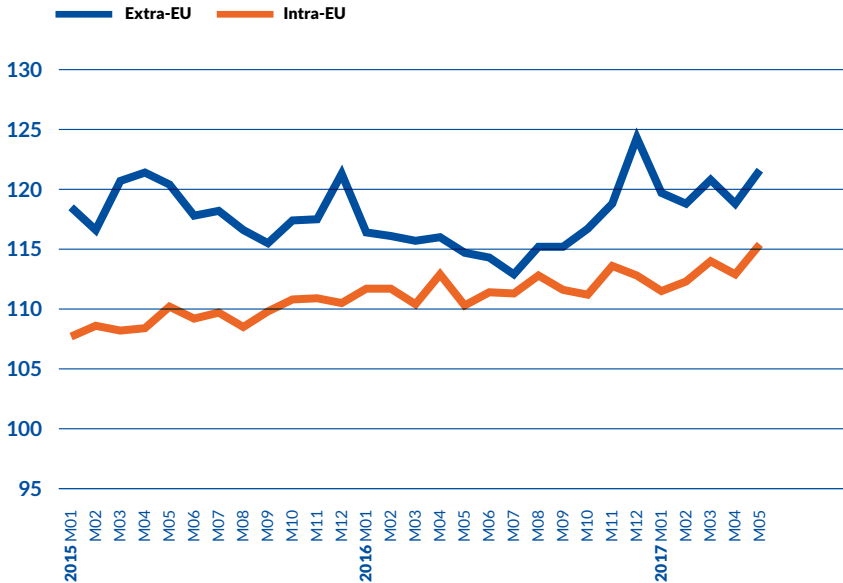
— Vooruitzichten januari 2017 — Vooruitzichten juni 2017



- In het vierde kwartaal van 2016 en in de eerste helft van 2017 viel de groei van het reële BBP hoger uit dan in de vooruitzichten van januari 2017 werd verwacht. Voor de tweede helft van 2017 voorspelt de OESO voor de eurozone een gemiddeld groeipercentage op kwartaalbasis van 1,9% en voor geheel 2018 1,7%.
- In Duitsland wordt de economische groei gesteund door lage werkloosheid en toenemende particuliere consumptie, en ligt daarom gemiddeld hoger dan in de eurozone. Daarentegen wordt in vele andere Europese landen de groei van de binnenlandse vraag afgeremd door hoge werkloosheid en een geringe toename van de reële lonen.

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

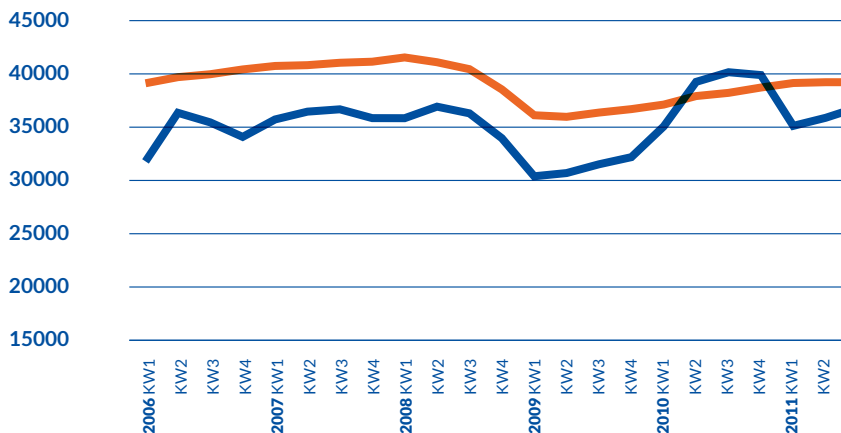
Bron: Eurostat



- De wereldhandel heeft zich sinds de tweede helft van 2016 goed hersteld, vooral dankzij de stijgende grondstofprijzen en een opleving van de vraag in landen met een opkomende markt. Dit heeft ertoe geleid dat de uitvoer van gereede goederen van de Europese Unie naar opkomende markteconomieën buiten de EU is gestegen.
- Ook de intracommunautaire handel vertoont een stijgende tendens (in het eerste kwartaal van 2017 lag deze 1,2% hoger dan in het eerste kwartaal van 2016), zij het minder dynamisch tussen de EU enerzijds, en de rest van de wereld anderzijds (in het eerste kwartaal van 2017 3,2% hoger dan in het eerste kwartaal van 2016).

INDUSTRIËLE ACTIVITEIT EN BINNENVAART

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

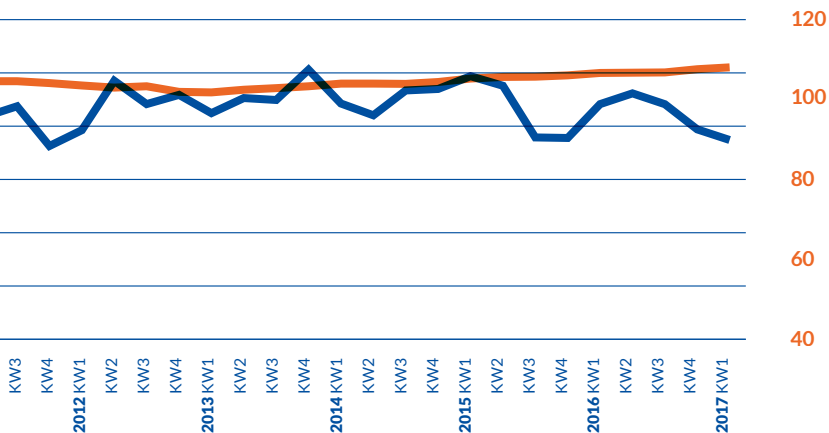


- De wereldhandel en de industriële productienam in 2016 en 2017 gestaag toe.
- Echter toen de binnenvaart zich bijna hersteld had van de periode van laagwater in het najaar van 2015, werd de binnenvaart weer getroffen door een laagwaterperiode aan het einde van 2016 en begin van 2017.
- De negatieve gevolgen van deze laagwaterstanden werden nog eens versterkt door een tweede vorm van slecht weer: ijsperiodes op de rivieren en kanalen in het eerste kwartaal van 2017, die in zowel West- als Oost-Europagedurende langere tijd het scheepverkeer hebben belemmerd. De consequenties hiervan werkten rechtstreeks door in het vervoer over water.

Bron: Eurostat

Industriële activiteit (index 100 in 2010) —

Vervoersprestatie binnenvaart in de EU per kwartaal (in miljoen TKM) —



TOENAME VAN DE
INDUSTRIËLE PRODUCTIE
IN DE EU MET

1,4%

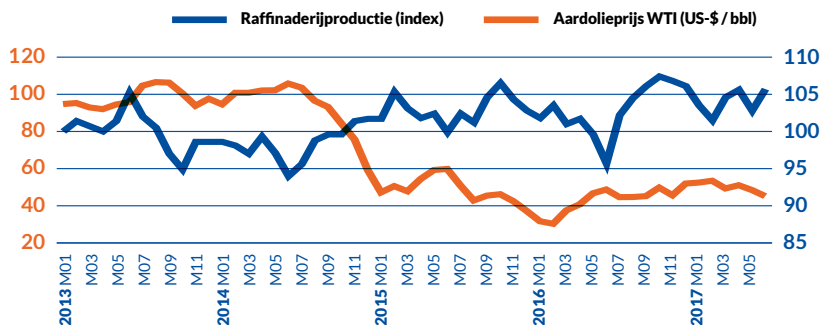
IN KW1 2017 VS KW1 2016

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)

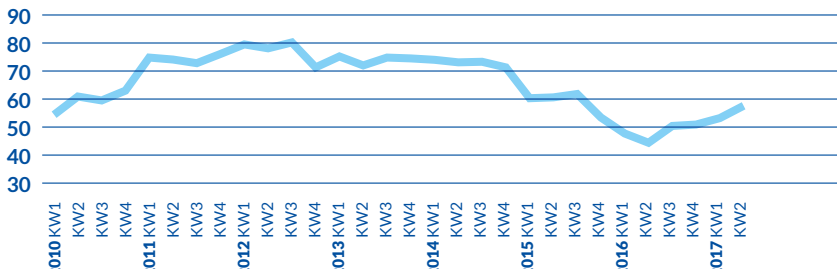


- Sinds het voorjaar van 2016 liggen de olieprijsen tussen de 50 en 55 US-\$ per vat. Hoewel de OPEC opgelegde beperking van de productiequota voor enige mate van stabiliteit heeft gezorgd, zet de toename van de schalie-olieproductie in de VS een rem op de stijging van de prijzen.
- De lage olieprijs bood de raffinaderijsector een nog steeds toereikende winstmarge, hetgeen de verklaring vormt voor de omvang van de raffinaderijproductie in de tweede helft van 2016 en de eerste helft van 2017.
- Naar verwachting zullen de olieprijsen ook in 2018 ergens tussen de 50 en 60 US-\$ per vat schommelen (bron: Europese Commissie/ Europese economische vooruitzichten).

- Overeenkomstig de ontwikkelingen van de aardolieprijs, zijn de brandstofkosten voor de binnenvaart in het eerste kwartaal van 2017 licht gestegen; deze waren 12% hoger dan die in het eerste kwartaal van 2016, maar nog steeds 12% lager dan in het eerste kwartaal van 2015.

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

Bron: CBRB



Staalnijverheid

- De staalproductie in Duitsland steeg in het eerste kwartaal van 2017 met 1,8% ten opzichte van het eerste kwartaal in 2016, en in het tweede kwartaal van 2017 met 1,5% vergeleken met het tweede kwartaal van 2016.
- Volgens de Duitse Staalvereniging is de economische situatie vande Duitse staalnijverheid vrijgunstig, aangezien de vraag van de belangrijkste staalverbruikende sectoren weer aantrekt. Dit geldt vooral voor de vraag uit de bouwsector. Dit neemt evenwel niet weg dat risico's blijven bestaan, omdatdoor de stijgende wereldwijde staalproductiecapaciteit de concurrentiedruksteeds groter wordt.
- Kijkt men naar de staalnijverheid in het Donaugebied, valt op dat de staalproductie in Oostenrijk is toegenomen (zowel in het eerste kwartaal van 2017 (+5,8%) als in het tweede kwartaal van 2017 (+11,7%).¹

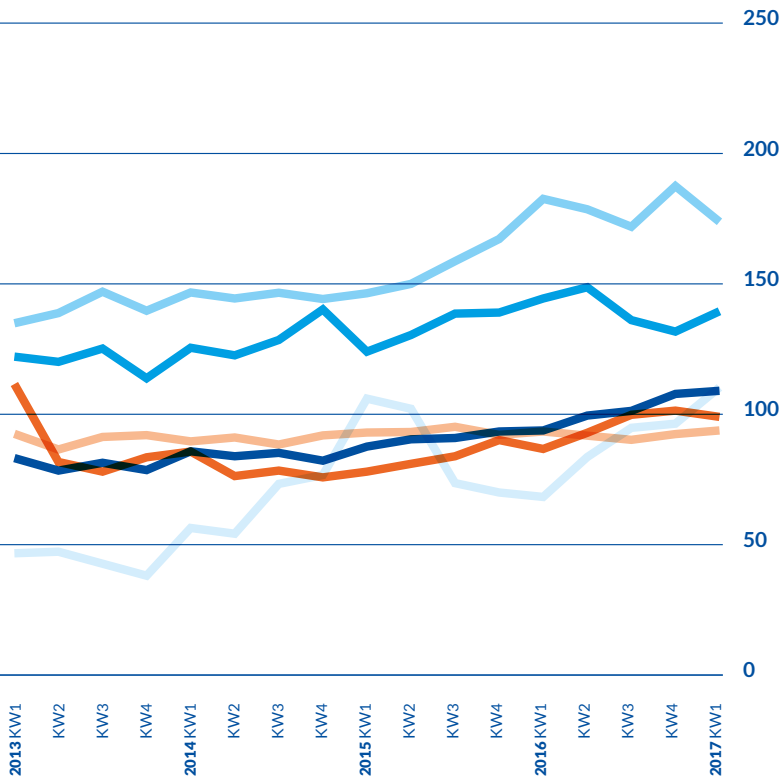
¹Bron: World Steel Association

De bouwsector

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

Bron: Eurostat

— Nederland
 — Duitsland
 — Oostenrijk
 — EU - 28
— Roemenië
 — Frankrijk



- Het vervoer van zand, grint en andere bouwmaterialen over het water wordt positief beïnvloed door de stijgende vraag en de aantrekkende investeringen in de bouw in 2017 en 2018.
- Momenteel is het klimaat voor investeringen in de woningbouwsector bijzonder gunstig, zowel aan de vraagzijde (stijgend gezinsinkomen, lage hypotheekrente) als aan de aanbodzijde (stijgende prijzen zetten aan tot meer investeringen).

Landbouwproducten

- In het eerste kwartaal van 2017 kampte het vervoer van landbouwproducten nog steeds met de naweeënvan de buitengewoon slechte oogsten in West-Europa in 2016. Nieuwe oogstcijfers voor de eerste helft van 2017 wijzen echter op een herstel.
- Volgens de statistieken van het Franse ministerie van Landbouw (Agreste) valt de Franse graanoogst in 2017 23% hoger uit dan in 2016 en 3% boven het gemiddelde over de periode 2012-2016.
- Voor wat betreft Hongarije, dat een belangrijke rol in het Donaugebied vervult als het gaat om landbouwproductie, zullen de oogstresultaten van 2017 naar verwachting lager uitvallen dan vorig jaar (-16%).²

+23%

**TOENAME VAN DE FRANSE GRAANOOGST
IN 2017 VS 2016**

² Bron: EU 28 - 2017 Production Forecast - EU Cereals Balance sheet 2016/17 and forecast 2017/18



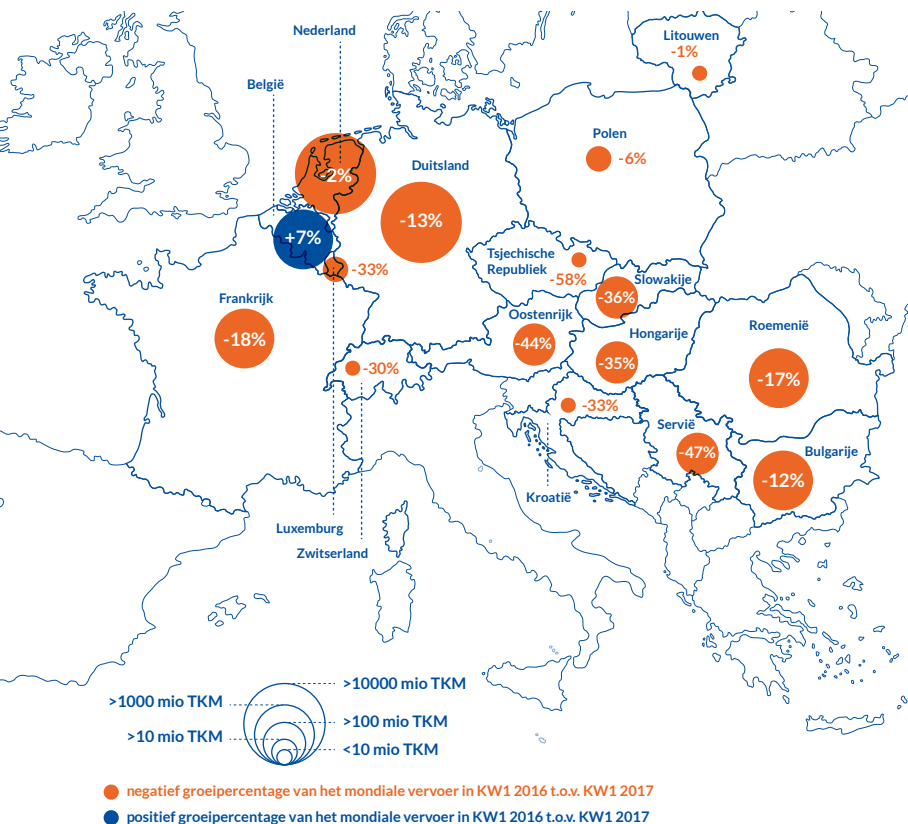
02

VRACHTVERVOER
DOOR DE
BINNENVAART
EN IN HAVENS

VERVOERSPRESTATIE IN EUROPA

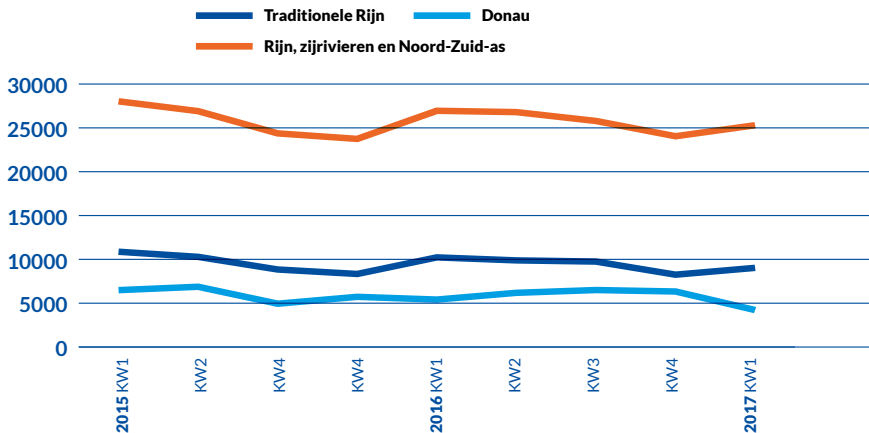
VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK EUROPEES LAND - VERGELIJKING TUSSEN KW1 2016 EN KW1 2017 (VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)

Bron: Nationale bureaus voor de statistiek, Eurostat, CCR



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

Bron: Destatis, nationale bureaus voor de statistiek



- In het eerste kwartaal van 2017 was het vrachtvervoer in de Rijnoeverstaten goed voor 87% van de door de binnenvaart vervoerde goederen in Europa, terwijl het vrachtvervoer in de Donaulanden 13% vertegenwoordigde.
- De Rijn had ook te kampen met laagwaterperioden, maar in mindere mate dan de Donau. In het eerste kwartaal van 2017 werden er over de traditionele Rijn 45,5 miljoen ton goederen vervoerd. Dit komt overeen met een daling van 6,2% in vergelijking met het eerste kwartaal van 2016, maar een stijging van 7,4% ten opzichte van het vierde kwartaal van 2016. De vervoersprestatie daalde met 11,7% ten opzichte van het eerste kwartaal van 2016, maar lag 9,4% hoger dan in het vierde kwartaal van 2016.
- De Donau heeft flink te lijden gehad onder de lage waterstanden en ijsvorming in de winter begin 2017. Dit had vooral grote gevolgen voor de Midden- en Boven-Donau.³

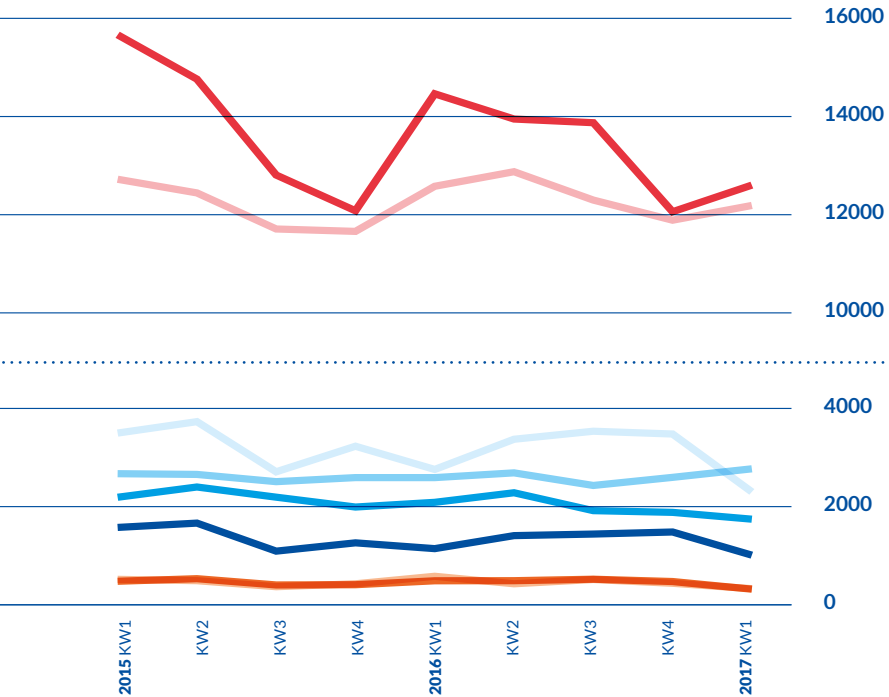
³ Zie: Reuters (10.1.2017), Hungary, Bulgaria ban shipping on Danube as river freezes over

VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN

EVOLUTIE VAN DE VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN (KWARTAALCIJFERS - MILJOEN TKM)

Bron: Eurostat en nationale bureaus voor de statistiek

— Duitsland — Nederland — Roemenië — België
— Frankrijk — Bulgarije — Oostenrijk — Hongarije



- Het vervoer in de Rijnsoeverstaten Duitsland en Nederland werd gekenmerkt door laagwater op de Rijn, een periode die van september 2016 tot februari 2017 duurde. Een uitzonderlijk hoog vervoersniveau in maart 2017 leidde ertoe dat het totale goederenvervoer in het eerste kwartaal van 2017 weer tot boven het peil van het vierde kwartaal van 2016 steeg. Dit was echter niet voldoende om de vervoersprestatie voor het vervoer van goederen van het eerste kwartaal van 2016 te evenaren.
- België was het enige Europese land waar de vervoersprestatie in het eerste kwartaal van 2017 hoger uitviel dan in het jaar ervoor. Er zijn meerdere positieve trends die deze stijging in België verklaren, in het bijzonder de groei van het containervervoer en de opwaartse trend van de binnenvaart in de belangrijke binnenhavens en zeehavens.⁴
- In de landen aan de Midden-Donau werd in het eerste kwartaal van 2017 het vervoer over de rivier zowel door laagwater als ijsvormingaanzienlijk belemmerd. In de meeste landen aan de Midden-Donau lag de vervoersprestatie ca. 1/3 lager in vergelijking met het eerste kwartaal van 2016 (Hongarije: -35%, Slowakije: -36%, Kroatië: -33%).
- Op de Boven-Donau (Oostenrijk) kreeg het vervoer over de rivier een nog zwaardere klap te verduren, met een verlies van 44% ten opzichte van het eerste kwartaal van 2016. De handelsroute naar het westen was voor de Donauvaart in Oostenrijk geblokkeerd: de binnenvaart op de Main-Donau-Kanaal-verbinding tussen Oostenrijk en de Rijn richting westen -bleef gedurende drie weken wegens ijsvorminggestremd.⁵
- De landen aan de benedenloop van de Donau, Roemenië en Bulgarije, hadden in het eerste kwartaal van 2017 minder last van ijsgang en lage waterstanden, wat ook blijkt uit de cijfers voor het vervoer inde Roemeense havens Galati en Constanza.

⁴ Volgens gegevens van de haven van Brussel is in de eerste helft van 2017 het binnenvaartvervoer met bijna 10% gestegen in vergelijking met het jaar daarvoor.

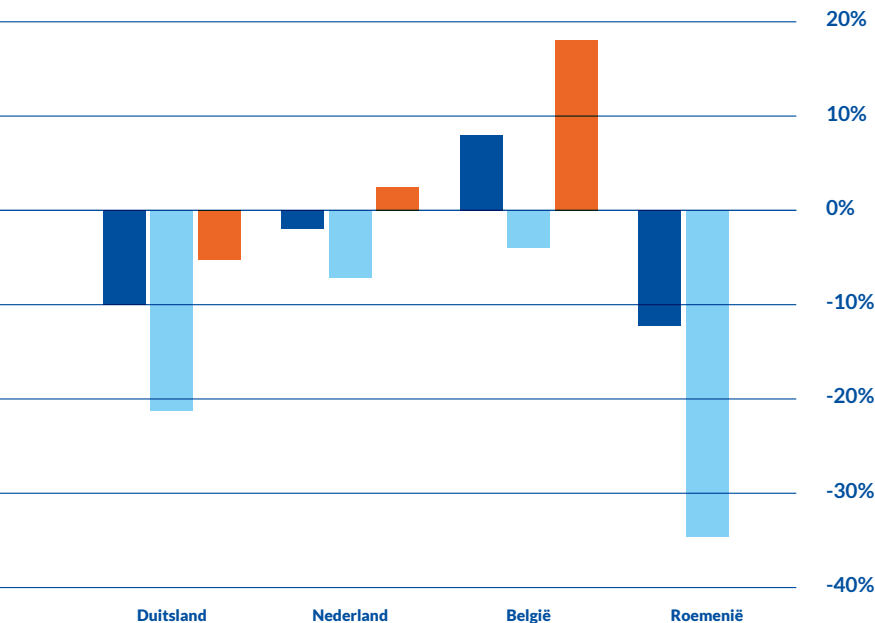
⁵ Zie informatie over het stilleggen van de binnenvaart van het Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nürnberg: persberichten van 23 januari 2017 en 14 februari 2017.

DROGE EN VLOEIBARE BULKGOEDEREN EN CONTAINERVERVOER

VERANDERINGSPERCENTAGE IN DE VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN BELANGRIJKE BINNENVAARTLANDEN (KW1 2017 VS KW1 2016 W-%)

Bron: Eurostat en nationale bureaus voor de statistiek

■ Droge lading ■ Vloeibare lading ■ Containers



- Kijkt men naar de ontwikkeling van de vervoersprestatie per type vracht, dan kan worden vastgesteld dat het containervervoer in Nederland en België is toegenomen. In deze twee landen is er sprake van een sterk stijgende trend in het containervervoer.
- In Duitsland is de hoeveelheid vervoerde goederen sterker gedaald dan in Nederland, omdat het Duitse gedeelte van de Rijn meer onder de gevolgen van het laagwater te lijden had dan het stroomgebied aan de benedenloop van de Rijn in Nederland.
- Voor het containervervoer zijn er nieuwe verbindingen ingevoerd. De haven van Gent heeft in het eerste kwartaal van 2017 het containervervoer door de binnenvaart met 20% zien toenemen. Zo zijn er nieuwe containerlijndiensten ingevoerd tussen Gent en Rijsel, Rotterdam, Zeeland Seaports en Antwerpen. Ook in de haven van Brussel zijn er nieuwe verbindingen tussen Brussel en Antwerpen, bijvoorbeeld voor gekoelde containers met fruit, voor meer containervervoer.⁶
- Voor Roemenië kan de daling worden verklaard door de extreme winterse weersomstandigheden in de maanden januari en februari, waardoor de binnenvaart tijdelijk tot stilstand kwam.

⁶ Zie: De haven van Gent (2017), Het beste kwartaal ooit voor de haven van Gent (persbericht van 5 april 2017), en: de haven van Brussel (2017), 1er semestre 2017 - importante progression du transport de marchandises par la voie d'eau au port de Bruxelles (25 augustus 2017) (Eerste helft van 2017 - belangrijke toename in het vervoer van goederen over water in de haven van Brussel)

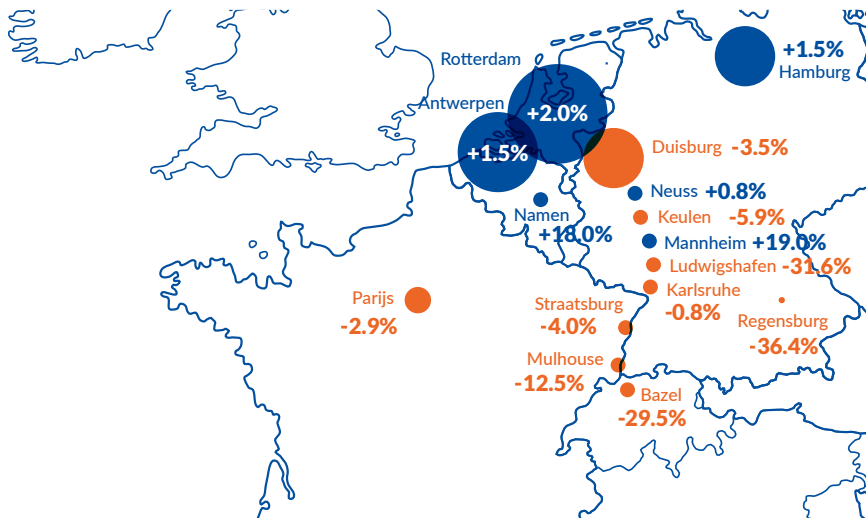
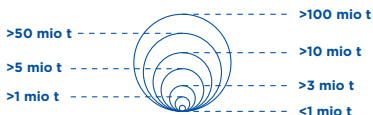


BINNENVAARTOVERSLAG IN DIVERSE EUROPESE HAVENS

**OVERSLAGVOLUME IN KW1 2017,
 OVERSLAGVOLUME IN KW1 2016
 EN VERANDERINGSPERCENTAGE TUSSEN BEIDE**

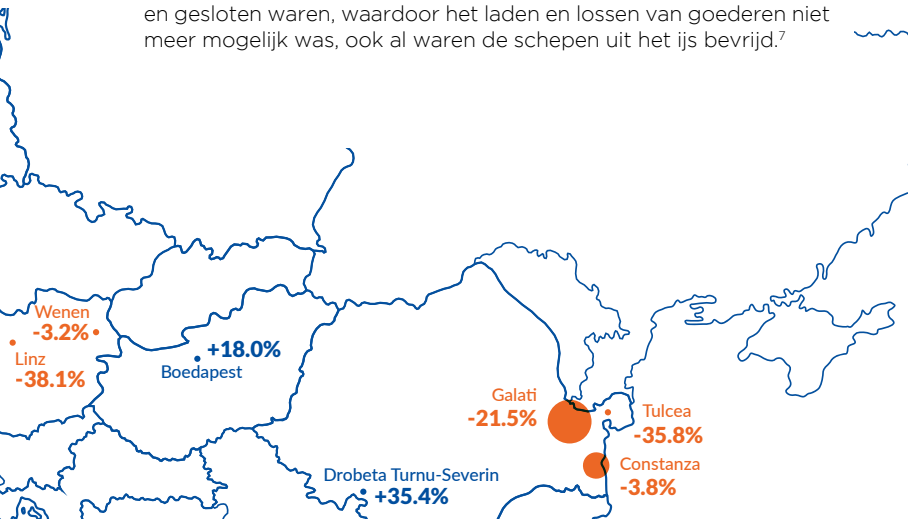
Bron: Destatis, genoemde havens

- positief groeipercentage van het mondiale vervoer in KW1 2016 t.o.v. KW1 2017
- negatief groeipercentage van het mondiale vervoer in KW1 2016 t.o.v. KW1 2017



Het totale binnenvaartvervoer in de grootste Rijnhavens liep in het eerste kwartaal van 2017 terug met 6% –hetzelfde veranderingspercentage kon voor het vervoersvolume over de traditionele Rijn worden vastgesteld.

- De meeste Rijnhavens boekten in het eerste kwartaal van 2017 verliezen, met uitzondering van Mannheim. De sterke groei in Mannheim en de scherpe daling in Ludwigshafen hangen in feite samen: als gevolg van een ongeluk dat in het najaar van 2016 in de haven van Ludwigshafen plaatsvond, verplaatsten de binnenvaartactiviteiten zich naar de naburige havens.
- In de havens van Parijs weerspiegelden de transportresultaten nog steeds de gevolgen van de slechte oogsten van 2016 in Frankrijk. Zonder dit effect zou het groeipercentage van jaar tot jaar op kwartaalbasis positief zijn uitgevallen. Een positief signaal: het segment bouwmaterialen, het belangrijkste productsegment, zette zijn positieve trend met een stijging van 2% voort.
- Het vervoer in de Donauhavens kwam zwaar onder druk te staan als gevolg van de vorst in januari en februari 2017. De sterke daling is te verklaren door het feit dat enkele Donauhavens dichtgevroren en gesloten waren, waardoor het laden en lossen van goederen niet meer mogelijk was, ook al waren de schepen uit het ijs bevrijd.⁷



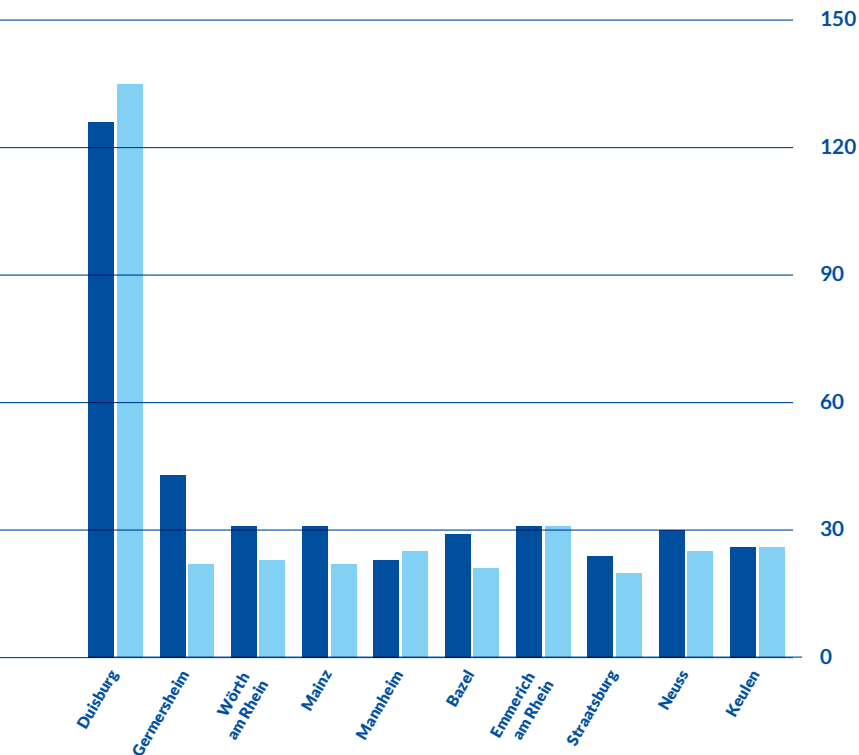
⁷ Zie: Total Croatia News (23.1.2017), Ice causes major losses for Croatia's River Shipping Company

CONTAINERVERVOER IN DE EUROPESE HAVENS

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

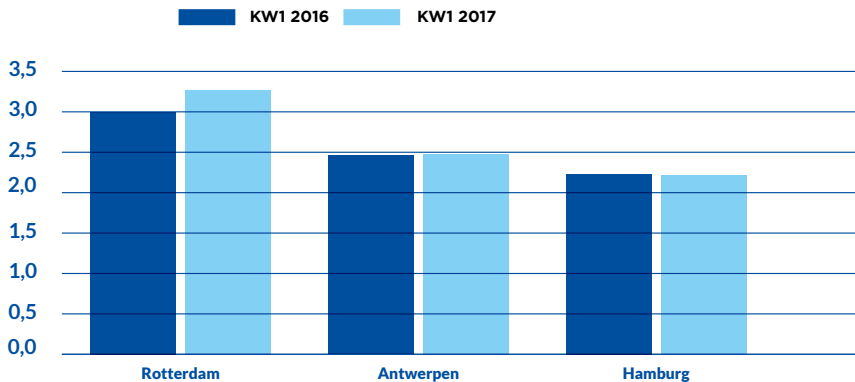
Bron: destatis, Autonome Haven van Straatsburg, Schweizerische Rheinhäfen

■ KW1 2016 ■ KW1 2017



CONTAINERVERVOER IN DE ZEEVAART IN EUROPESE ZEEHAVENS IN KW1 2016 EN KW1 2017 (IN MLN. TEU)

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



- De grootste Europese zeehaven, de haven van Rotterdam, liet een stijging zien van 9% in het aantal vervoerde TEU. Een belangrijke reden hiervoor is de nieuwe terminal op de Maasvlakte 2 die een stimulerend effect op de groei heeft.
- Deze groei kan echter voor een groot deel worden toegeschreven aan feederverkeer en heeft daarom geen invloed op het achterlandvervoer per spoor, binnenvaart of over de weg. Feederverkeer betreft de intra-continente maritieme handel tussen de voornaamste zeehavens en kleinere zeehavens in Europa.
- De cijfers voor het containervervoer in de belangrijkste Rijnhavens vertoonden sterke schommelingen. De havens van Duisburg en Mannheim registreerden een groei, terwijl Bazel, Germersheim, Straatsburg, Neuss en Keulen een daling lieten zien.
- In de havens van Parijs groeide het containervervoer door de binnenvaart in het eerste kwartaal van 2017 met 6,2%, hetgeen een voortzetting is van de stijgende lijn. Het containervervoer per spoor steeg minder sterk (+0,8%) en het vervoer van containers over de weg nam sterker toe (+8,8%).



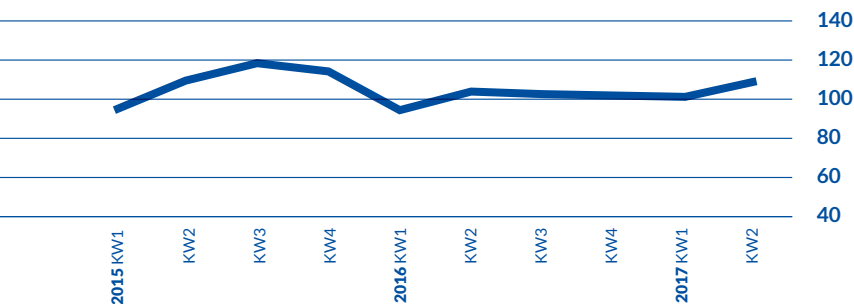
03

EXPLOITATIE-
OMSTANDIGHEDEN

■ OMZETONTWIKKELING IN EUROPA

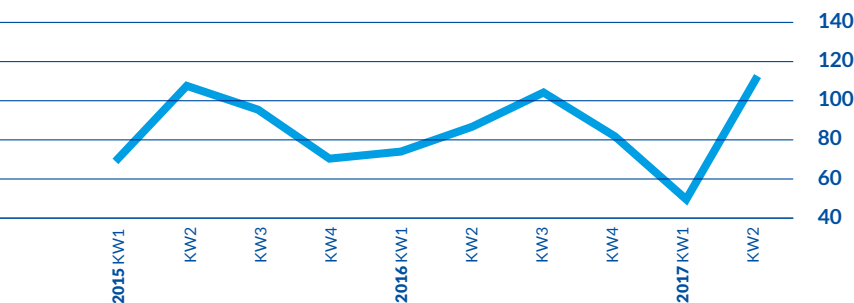
OMZETONTWIKKELING IN NEDERLAND (INDEX 2010=100) - RIJNOEVERSTAAT MET VOORNAMELIJK VRACHTVERVOER

Bron: CBS



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

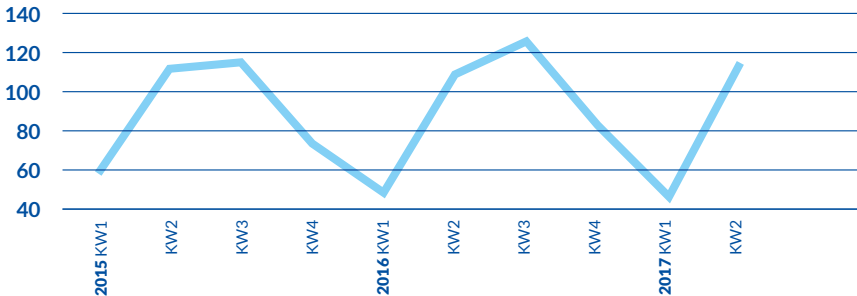
Bron: Eurostat



Noot: 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 gegevens 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 (INDEX 2010=100) - DONAULAND MET VOORNAMELIJK PASSAGIERSVERVOER

Bron: Statistik Austria

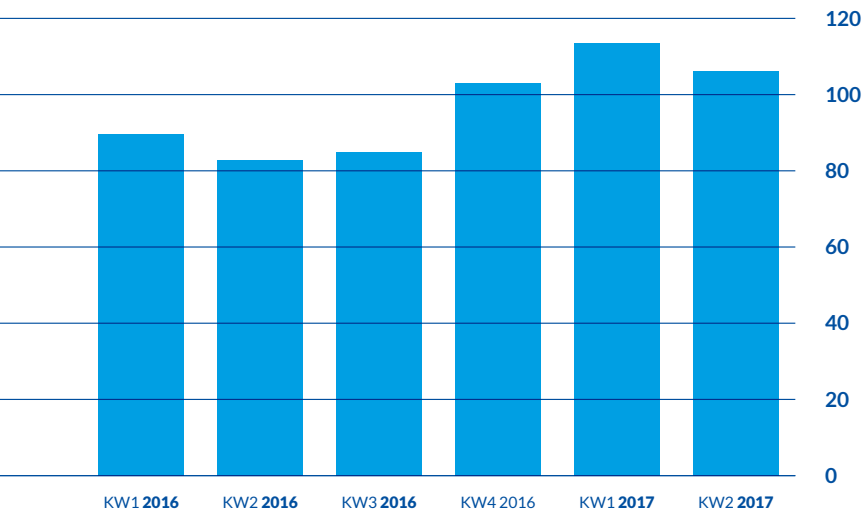


- Uit de vergelijking van jaar tot jaar op kwartaalbasis blijkt dat de omzet in de binnenvaart in Nederland in het eerste kwartaal van 2017 met ca. 6% is gestegen. De omzet werd geschaagd door de zeer hoge vrachtprijzen als gevolg van de laagwaterperiode in januari 2017.
- Voor de andere vervoersmodi in Nederland waren de omzetresultaten in het eerste kwartaal van 2017 als volgt: zeevaart (+6%), wegvervoer (+8%), spoorvervoer(+4%), totale vervoerssector (+ 5%).
- Hongarije is een land aan de (Midden-)Donau waar het goederenvervoer een hoog aandeel heeft in de omzet van de binnenvaart (bijna 3/4). Op de Donau hadden lage waterstanden en ijsvorming in het eerste kwartaal van 2017 een zeer negatieve weerslag op het goederenvervoer. Binnenvaartondernemingen hebben aanzienlijk omzetverlies geleden, wat in Hongarije overeenkomt met een daling van 33%.
- In Oostenrijk is de omzetzdaling niet zo hoog uitgevallen, ook al zijn de vervoersvolumes hier meer gedaald dan in Hongarije. De reden hiervoor is dat het goederenvervoer slechts 1/3 van de Oostenrijkse omzet voor zijn rekening neemt, zodat het passagiersvervoer - dat in de wintermaanden in de regel op een laag pitje draait - verantwoordelijk is voor het grootste aandeel in de omzetresultaten.

■ VRACHTPRIJZEN

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

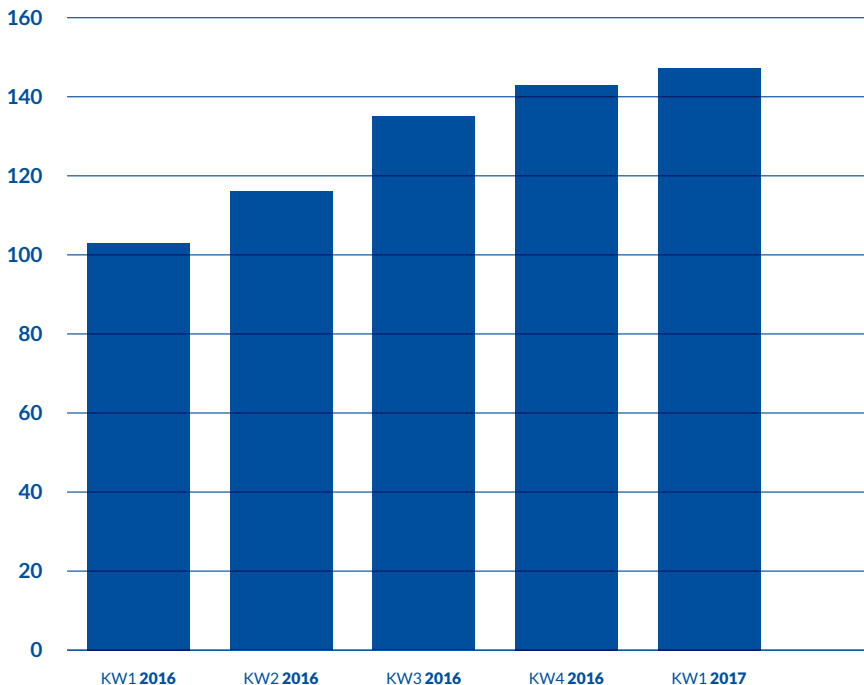
Bron: CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek



- In het eerste kwartaal van 2017 lag het gemiddeld prijsniveau van het vervoer van goederen in Nederland veel hoger dan in het eerste kwartaal van 2016, en ruim boven het niveau van het vierde kwartaal van 2016. De reden hiervoor was de laagwaterperiode in januari, die de prijzen en de omzet gedurende korte tijd omhoog joeg.
- De laagwaterperiode in januari had een lagere beladingsgraad van de schepen tot gevolg, waardoor minder vracht kon worden vervoerd.

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

Bron: Donaucommissie



- Op de Donau waren de vrachtprijzen in het eerste kwartaal van 2017 3% hoger dan in het vierde kwartaal van 2016. Volgens de Donaucommissie was deze stijging het gevolg van een verschuiving in de verhouding tussen vraag en aanbod. Veel schepen lagen vast vanwege ijsgang, waardoor het beschikbare aanbod lager was dan normaal, met hogere vrachtprijzen als gevolg. In het eerste kwartaal van 2017 lagen de vrachtprijzen meer dan 40% hoger dan een jaar geleden.

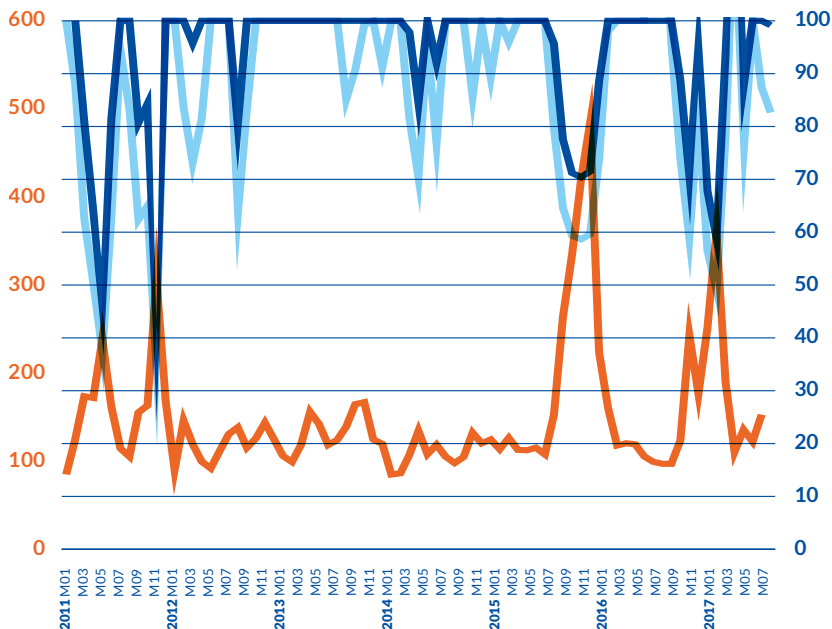
- Vrachtprijzen in de Rijntankvaart lagen in het eerste kwartaal van 2017 gemiddeld 1,3% lager dan in het vierde kwartaal van 2016; de reden hiervoor was de laagwaterperiode in januari 2017, iets wat zich in het voorafgaande jaar niet had voorgedaan en waardoor de schepenalleen met een aanzienlijk lagere beladingsgraad konden varen (zie afbeelding).

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

Bron: CCR en PJK International.

* Vrachtprijzen in de tankvaart op deRijn

— Laaddiepte (2,5 meter) — Laaddiepte (3,0 meter)
— Vrachtprijsindex (2010 = 100)





1.00.00 8.50
1.00.00 8.50
EU nr. 202340



04

VOORUITZICHTEN

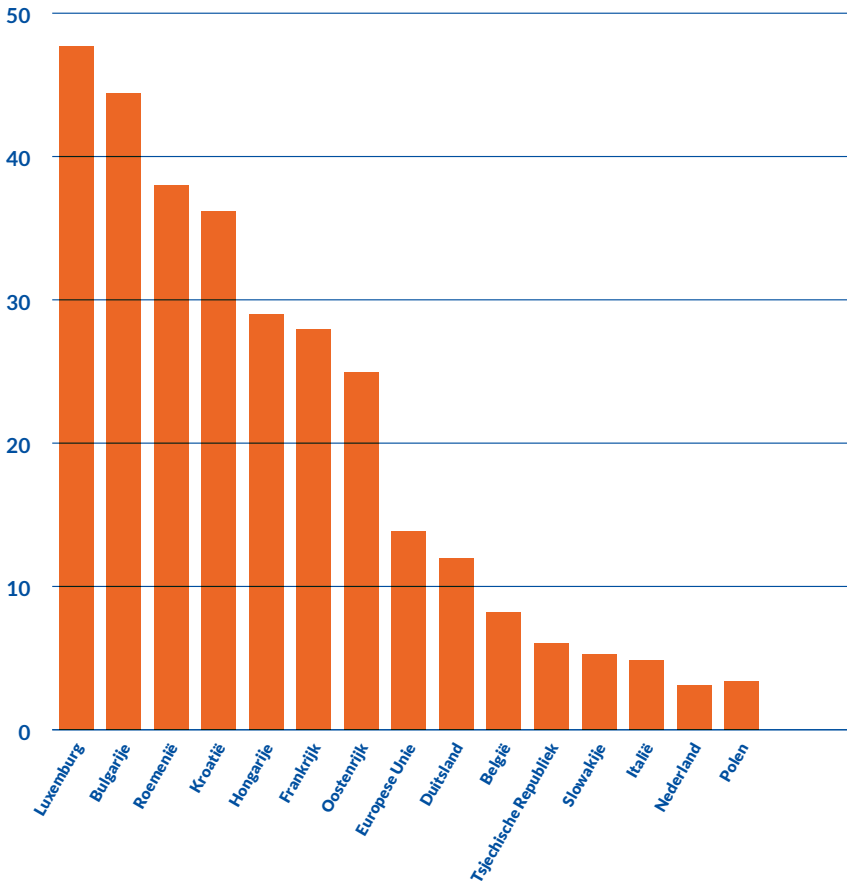
FOCUS OP HET VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN

- Het vervoer van landbouwproducten is een traditioneel marktsegment in de binnenvaart, maar één met positieve trendvooruitzichten. In dit segment wordt de binnenvaart ingezet voor het vervoer van graan en andere landbouwgewassen, die naar de verwerkende industrie en zeehavens worden vervoerd.
- In dit segment kan het toenemende belang van biomassa voor de energiesector als een positieve factor worden gezien. De biomassa wordt gebruikt voor het opwekken van stroom en warmte. Verder worden landbouwproducten ook ingezet voor het vervaardigen van biobrandstof. De binnenvaart is bij uitstek geschikt om de grondstoffen hiervoor aan te voeren.⁹
- De vier belangrijkste zeehavens in West-Europavoor landbouwproducten zijn Rotterdam, Hamburg, Rouen en Amsterdam. De totalehoeveelheid landbouwproducten die in 2016 werd overgeslagen, ligt tussen de 10 miljoen ton (Rotterdam) en 6 miljoen ton (Amsterdam). Vanaf Rouen wordt jaarlijks 7 à 8 miljoen ton graan geëxporteerd, waarvan het meeste met bestemming Noord-Afrika, Azië en Amerika. Ongeveer een kwart hiervan wordt per binnenvaartschip naar de haven van Rouen aangevoerd.
- In Oost-Europa speelt de haven van Constanzaeen vergelijkbare rol. De landbouwproducten arriveren per binnenvaartschip vanuit het midden-Donaugebied en het graan wordt uitgevoerd naar bestemmingen in Zuid-Europa, Noord-Afrika en Azië.
- In het Donaugebied vormen de landbouwproducten een hoog aandeel in het totale vervoer. De percentages liggen bij meer dan 40% in Bulgarije, 38% in Roemenië en 36% in Kroatië. Belangrijke West-Europese landen voor landbouwproducten zijn Luxemburg (47%) en Frankrijk (28%), waar veel graan wordt vervoerd over de Rijn, Moezel, Seine en kanalen in Noord-Frankrijk.

⁹Een goed voorbeeld hiervoor is de vervaardiging van bio-ethanol aan de Maas in de buurt van Luik en de groeiende vraag naar het vervoer van landbouwproducten door de binnenvaart. (Navigation, Ports & Intermodalité, artikel "Port de Liège - Le retour de la croissance" (De haven van Luik - De terugkeer van de groei) van 8 maart 2017.

AANDEEL LANDBOUWPRODUCTEN IN DE TOTALE BINNENVAARTVERVOERSPRESTATIE (% GEBASEERD OP TKM)

Bron: Eurostat

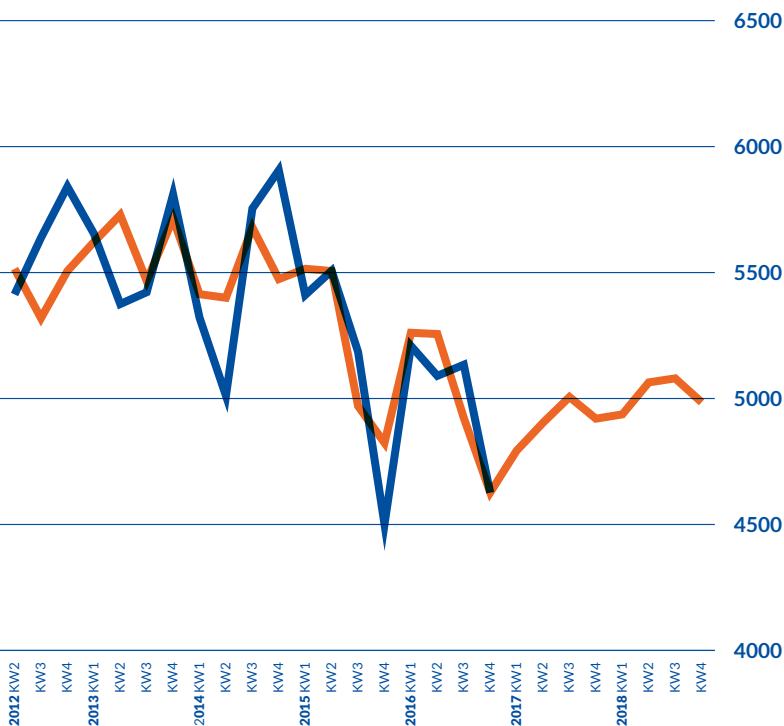


RAMINGSMODEL EN RESULTATEN

VERVOERSPRESTATIE VOOR LANDBOUWPRODUCTEN OVER DE TRADITIONELE RIJ EN RAMINGSMODEL (IN 1 000 TKM)

Bron: CCR

— Vervoer landbouwproducten — Ramingsmodel



- Het vervoer van landbouwproducten over de Rijn toont een positieve correlatie met de landbouwproductie in Frankrijk en Duitsland, alsook met de waterstanden van de Rijn.
- Het vervoer van landbouwproducten zal naar verwachting in 2017 en 2018 in West-Europa toenemen, als de geogoste hoeveelheden in vergelijking met de eerder magere oogsten van 2016 zullen aantrekken.
- Volgens informatie van het Franse landbouwministerie zal de graanoogst in Frankrijk in 2017 23% hoger uitvallen dan in 2016.
- In de raming wordt tevens rekening gehouden met een groei van 22% van de landbouwproductie in Frankrijk tot eind 2018, terwijl voor Duitsland is uitgegaan van een zelfde productieniveau als in 2016. Binnen het ramingsmodel heeft de Franse landbouwproductie een grotere invloed op de vervoersvraag dan het Duitse productieniveau.

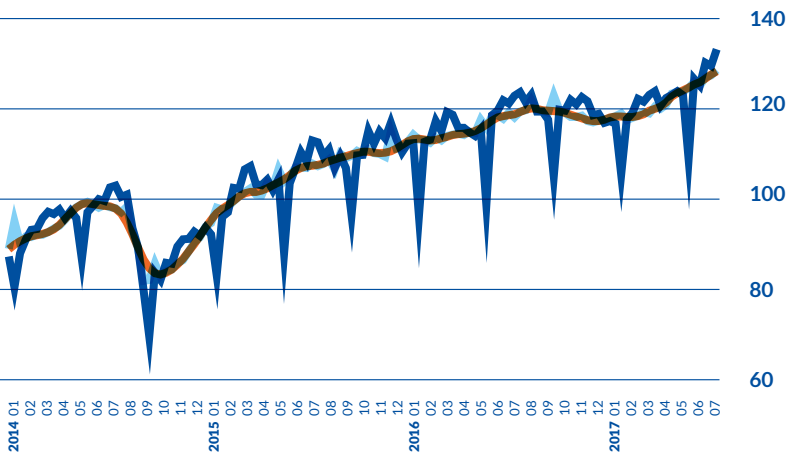


VOORUITZICHTEN VOOR DE MONDIALE HANDEL EN TRANSPORTTENDENSEN

RWI/ISL CONTAINEROVERSLAG INDEX

Bron: Berekeningen van RWI en ISL op basis van gegevens van 82 havens;
Juli 2017: flash estimate

— Oorspronkelijke data — Seizoens- en werkdagcorrectie — Cyclische trendcomponent



- De RWI/ISL containerdoorvoerindex 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.
- Recente indexdata wijzen op een toename in het containervervoer en de wereldhandel in 2017, waardoor ook een toename van het containervervoer door de binnenvaart in 2017 te verwachten valt.



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 de vervoersvraag in 2018 vs 2017
Landbouwproducten	Oogstresultaten	stijgend
IJzerertsen	Staalproductie	stijgend
Metaal	Staalproductie	stijgend
Steenkool	Weersomstandigheden & energiebeleid, gedeeltelijk staalproductie	dalend
Zand, aarde & bouwmaterialen	Bouwactiviteiten	stijgend
Containers	Wereldhandel	stijgend
Aardolieproducten	Olieprijzen & raffinaderijproductie	gelijkblijvend
Chemische producten	Chemische productie	gelijkblijvend

- De enige twee verschillen met de vorige marktobservatie-rapporten betreffen de landbouwproducten en staalnijverheid; informatie over de positieve oogstresultaten in 2017 in Frankrijk wijzen op een herstel in vergelijking met de slechte oogsten van 2016. In het Donaugebied zullen de oogsten in 2017 waarschijnlijk slechter uitvallen dan in 2016.
- Voor de staalnijverheid zijn de gegevens over de ontwikkelingen in de productie in Duitsland en Oostenrijk positief. Ook dit zou dus een lichte verhoging in de transporten kunnen opleveren.
- Het kolenverbruik blijft afnemen. In Duitsland is het verbruik van steenkolen in de eerste helft van 2017 met 6,7% gedaald. Het kolenverbruik in de energiesector is met 9% teruggelopen. Daar staat tegenover dat de daling in het verbruik aan de kant van de staalnijverheid laag uitviel. De huidige trends zullen vermoedelijk aanhouden. De trend voor kolen zal blijven dalen.
- Nieuwe data bevestigen dat de bouwactiviteiten blijven aantrekken. Deze ontwikkeling komt het vervoer van zand, stenen & bouwmaterialen ten goede.
- De wereldhandel-indicator (RWI/ISL index) heeft de afgelopen maanden een opwaartse lijn laten zien, met een duidelijke groei van het maritieme containervervoer. Dit vormt een goede basis voor een voortzetting van de groei in het containervervoer door de binnenvaart.
- De aardolieprijzen zijn in de eerste helft van 2017 licht gedaald. De prijzen zullen naar verwachting ook in 2018 tussen de 50-60 US-\$ per barrel schommelen. De vraag naar vervoer zal daarom ook in 2018 stabiel blijven, met een positieve trend op korte termijn, tegen de achtergrond van de negatieve trend over de langere termijn.
- De chemische productie zal vermoedelijk over de gehele linie in 2018 ongewijzigd blijven, wellicht met een bescheiden groei. De vooruitzichten voor het vervoer van chemische producten blijft daarom ook vrij stabiel, waarbij de mogelijkheid van een lichte toename niet wordt uitgesloten.

■ 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

KW1: lekwardaag

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)

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

OVERIGE BRONNEN

Oorspronkelijke naam	Nederlands naam	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	OESO	Wereld
World Steel Association	World Steel Association	Wereld
AG Energiebilanzen	Duits consortium voorenergiestatistieken	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 Internationaal	Nederland
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 commissies.

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

BIJDRAGEN

SECRETARIAAT VAN DE CCR

Guillaume LEGEAY (projectleiding)

Norbert KRIEDEL (econoom)

Lucie FAHRNER (communicatie)

Angelika ESPENHAHN (projectcoördinatie)

Kontakt: 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)

Jane SWIFT (Extern - Engels)

Impressum: November 2017

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

In partnerschap
met de

