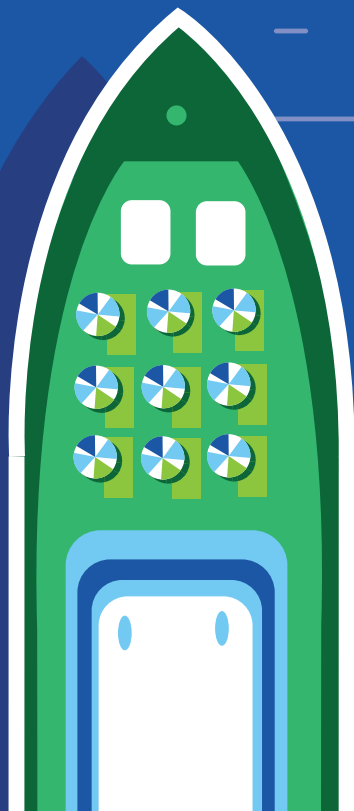


MARKET INSIGHT

EUROPESE
BINNENVAART

GEPUBLICEERD

**APRIL
2020**



Market Insight
EUROPESE BINNENVAART

Gepubliceerd
april 2020

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



OVERZICHT

01

VRACHTVERVOER DOOR DE BINNENVAART (BLZ.5)

Vervoersprestatie in Europa (blz.6)

Vrachtervervoer in de belangrijkste Europese binnenvaartlanden (blz.12)

Droge en vloeibare bulkgoederen en containervervoer (blz.13)

Gevolgen van de COVID-19-crisis voor de Europese binnenvaart (blz.22)

02

BEDRIJFSOMSTANDIGHEDEN (BLZ.25)

Invloed van waterstanden (blz.26)

Vrachttarieven in het Rijngebied en in Frankrijk (blz.28)

Evolutie van de kwartaalomzet in de binnenvaart in Europa (blz.31)

Kostenontwikkeling (blz.34)

03

FOCUS OP HONGARIJE (BLZ.37)

Binnenvaartvervoer in Hongaarse binnenhavens (blz.38)

Gegevens over de binnenvaart in Hongarije (blz.42)

Passagiersvervoer: riviercruisevaart op het Hongaarse deel van de Donau (blz.44)



01

VRACHTVERVOER DOOR DE BINNENVAART

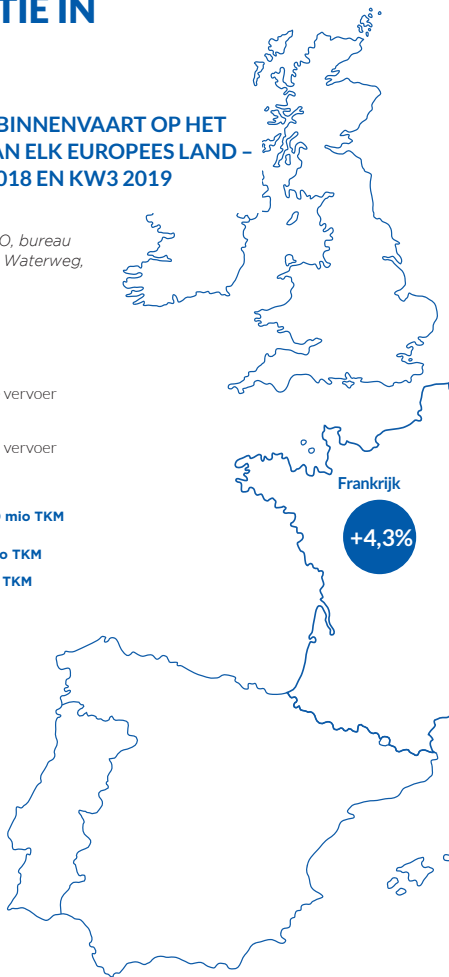
- De vervoersprestatie op de binnenwateren van de Europese Unie bedroeg in de eerste drie kwartalen van 2019 111,2 miljard tonkilometer.
- De Rijnsoeverstaten (België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) kwamen in de genoemde periode op 91,3 miljard TKM, hetgeen overeenkomt met een aandeel van 82 %. In dezelfde periode in 2018 lag dit bij 84 %.
- Het vervoer in de Donaulanden (Oostenrijk, Bulgarije, Kroatië, Hongarije, Roemenië, Servië en Slowakije) is met 18,4 % gestegen en beliep 19,8 miljard TKM. Het aandeel in de vervoersprestatie van de EU steeg van 16 % naar 18 %.

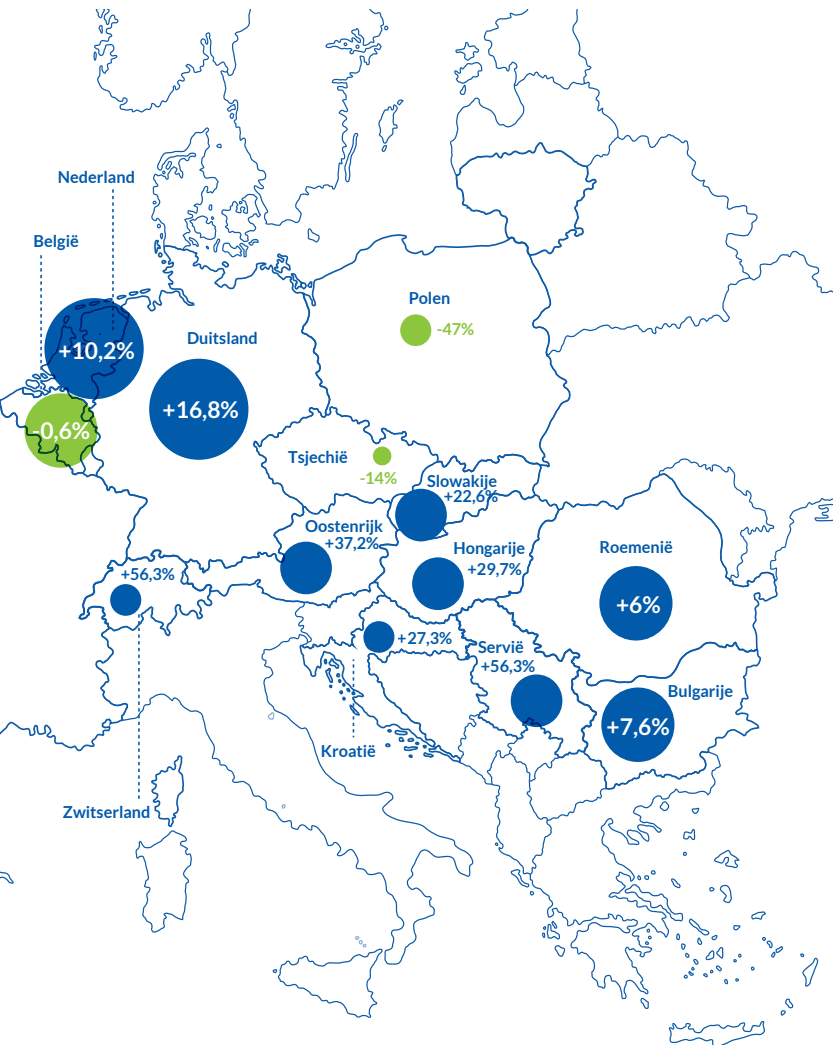
VERVOERSPRESTATIE IN EUROPA

VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK EUROPEES LAND - VERGELIJKING TUSSEN KW3 2018 EN KW3 2019 (IN MILJOEN TKM)

Bronnen: Eurostat [iww_go_qnave], OESO, bureau voor de statistiek van Servië, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie

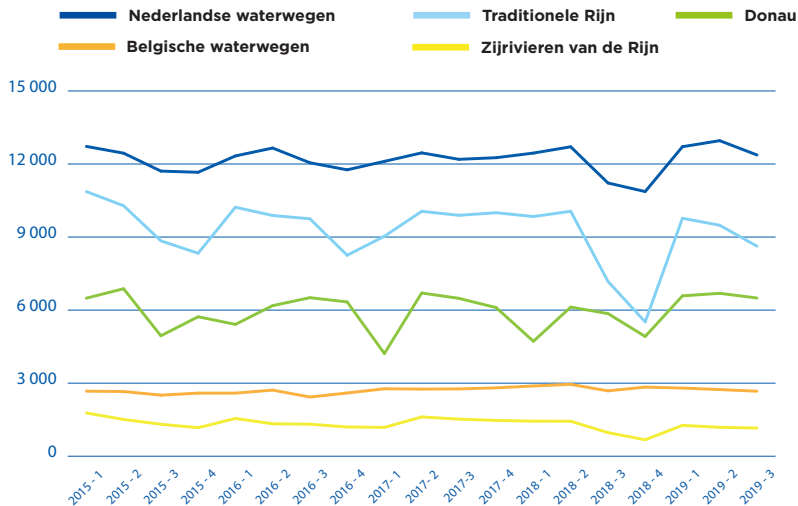
- Positief groeipercentage van het mondiale vervoer in KW3 2019 t.o.v. KW3 2018
- Negatief groeipercentage van het mondiale vervoer in KW3 2019 t.o.v. KW3 2018





AFBEELDING 1: VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART (IWT) IN EUROPA PER REGIO (IN MILJOEN TKM)

Bronnen: Eurostat [iww_go_qnave], OESO, bureau voor de statistiek van Servië, Destatis, Statbel, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie



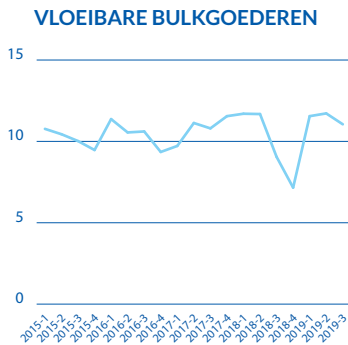
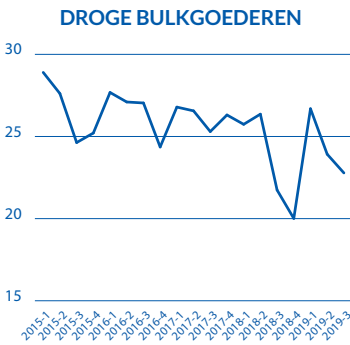
- De vervoersprestatie op de traditionele Rijn lag in de eerste drie kwartalen van 2019 3% hoger dan het jaar ervoor. Deze groei houdt gelijke tred met het herstel van de laagwaterperioden, maar uit de details blijkt dat diverse drogeladingsegmenten zwaar te lijden hebben.
- Dit is het geval voor steenkool, dat tussen 2022 en 2038 geleidelijk uit de energiesector zal verdwijnen (zie verderop in dit rapport). Voor ijzerertsen ligt de situatie anders. Het vervoer van ijzerertsen nam tussen 2013 en 2017 zelfs licht toe op de Rijn. In 2018 kwam het echter onder druk te staan door de lage waterstanden en door de neergang in de staal- en automobieliindustrie. Tijdens de eerste drie kwartalen van 2019 werd 16,3 miljoen ton ijzererts vervoerd, vergeleken bij 17,8 miljoen ton in dezelfde periode in 2018 en

19,2 miljoen ton in 2017. De vooruitzichten op de lange termijn voor de staalproductie en het ijzerertsvervoer wijzen op een lichte neerwaartse trend in West-Europa.

- Een ander drogeladingsegment dat op de Rijn een minder goede trend toont, is dat van landbouwproducten en levensmiddelen. Tijdens de eerste drie kwartalen van 2019 werden 7,16 miljoen ton aan landbouwproducten vervoerd over de traditionele Rijn. Dat was 9% minder dan in dezelfde periode in 2018. Levensmiddelen waren goed voor 4,4 miljoen ton (-1%). Sinds 2013 daalden de jaarcijfers (12 maanden) voor de twee segmenten samen van 19,6 miljoen ton in 2013 tot 17,3 miljoen ton in 2017 en 15,1 miljoen ton in 2018. In dezelfde periode waren de oogstresultaten in West-Europa min of meer stabiel, met uitzondering van de slechte oogst van 2016.
- De prognose van januari 2020 voor de graanoogst van 2020 (Europese graanhandelsorganisatie COCERAL) wijst op een stijging van 4% voor (alle soorten) graan in Duitsland en een daling van 5% in Frankrijk. Voor de oogstvolumes van oliehoudende zaden (koolzaad, zonnebloemzaad en sojabonen) wordt een groei van 4% voor Frankrijk en van 12% voor Duitsland verwacht.

AFBEELDINGEN 2 EN 3: **VERVOERSVOLUME VAN DROGE EN VLOEIBARE BULKGOEDEREN OP DE TRADITIONELE RIJN (IN MILJOEN TON)**

Bron: Destatis



- De toekomst van het segment landbouwproducten en levensmiddelen ziet er somber uit als gevolg van de verplaatsing van veehouderijbedrijven van West-Europa (vooral Nederland) naar Polen, Hongarije en Roemenië. De redenen hiervoor zijn de groeiende problemen met emissies van veehouderijen in dichtbevolkte gebieden.¹
- In tegenstelling tot de drogeladingvaart kent het vervoer van vloeibare bulkgoederen zowel op de Rijn, als in België en Nederland een opwaartse trend. Tijdens de eerste drie kwartalen van 2019 nam het volume van de tankvaart op de traditionele Rijn met 5,8% toe en met 9,4% in Nederland. De vervoersvolumes bedroegen 34,3 miljoen ton op de traditionele Rijn en 91,8 miljoen ton in Nederland. Binnen het vervoer van vloeibare bulkgoederen op de Rijn steeg het segment aardolieproducten (20,5 miljoen ton) met 10%.
- De vervoersprestatie op de Donau (in TKM in alle Donaulanden tezamen) lag in de eerste drie kwartalen van 2019 18,4% hoger dan het jaar ervoor. De Donau herstelde zich niet alleen van laagwaterperioden, maar ook in economisch opzicht. De staalnijverheid in het Donaubekken heeft zijn productie de afgelopen jaren aanzienlijk opgeschroefd: de staalproductie in Servië is tussen 2014 en 2018 meer dan verdrievoudigd dankzij buitenlandse investeringen van een groot Chinees staalbedrijf.²
- De groei van de binnenvaart op de Donau in 2019 kan dan ook in het licht van deze ontwikkelingen worden gezien, maar weerspiegelt ook het herstel van de perioden met laag water. Volgens het marktobservatierapport van de Donaucommissie passeerden in de eerste drie kwartalen van 2019 4,3 miljoen ton goederen de grensovergang bij Mohacs in het zuiden van Hongarije (+16% ten opzichte van het jaar ervoor). IJzererts (stroomopwaarts vervoer) nam toe met 18%, en graan (stroomafwaarts) met 6,1%.

¹Zie de studie van Royal Haskoning DHV (december 2019), *Gevolgen grote Transitie en wereldhandel voor de binnenvaart - 2020-2040*

²Gegevens van de World Steel Association wijzen op een groei van de Servische staalproductie van 0,58 mln. t in 2014 tot 1,97 mln. t in 2018. Zie voor de Chinese staalinvestering het artikel in de New York Times "As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, With Strings Attached" van 9 september 2017.

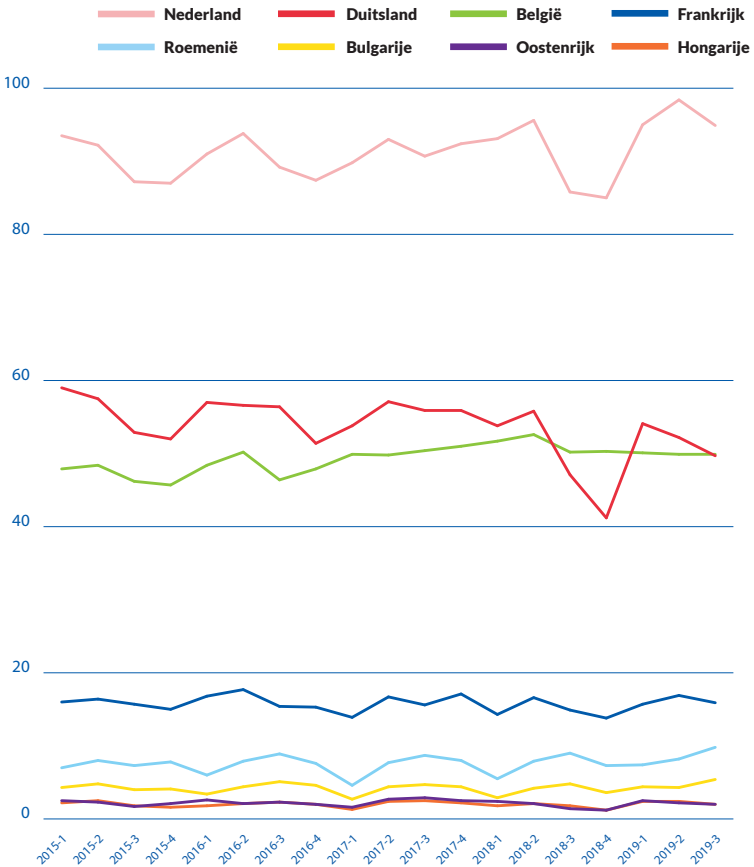
- Bij de grensovergang tussen Hongarije en Slowakije (sluis van Gabčíkovo), werd 4,6 miljoen ton geteld (+22,7%). De toename was grotendeels te danken aan de stijging van het vervoer van ijzerertsen (+21,8%) en levensmiddelen (+69%). Het vervoer stroomafwaarts van aardolieproducten maakte een groei door van 74%. Voor meststoffen ligt dit bij +58%.
- Op het kanaal tussen de Donau en de Zwarte Zee (de verbinding tussen de Donau en de zeehaven van Constanza), haalde het goederenvervoer in (KW1+KW2+KW3) 2019 een volume van 12,75 miljoen ton, wat neerkomt op een stijging van 20,5%.
- De prognose van januari 2020 voor de graanoogst van 2020 (Europese graanhandelsorganisatie COCERAL) wijst op een toename van 5% voor alle graansoorten in Roemenië en een afname van 5% in Hongarije. Naar verwachting zal de productie van oliehoudende zaden in beide landen stabiel blijven.



VRACHTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN

AFBEELDING 4: EVOLUTIE VAN HET VRACHTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN (KWARTAALCIJFERS - IN MILJOEN TON)

Bronnen: Eurostat [iww_go_qnave], voor België werden de kwartaalcijfers van Statbel voor 2019 gecorrigeerd aan de hand van de beschikbare gegevens van de waterwegautoriteiten in België (De Vlaamse Waterweg en SPW Service Public de Wallonie).

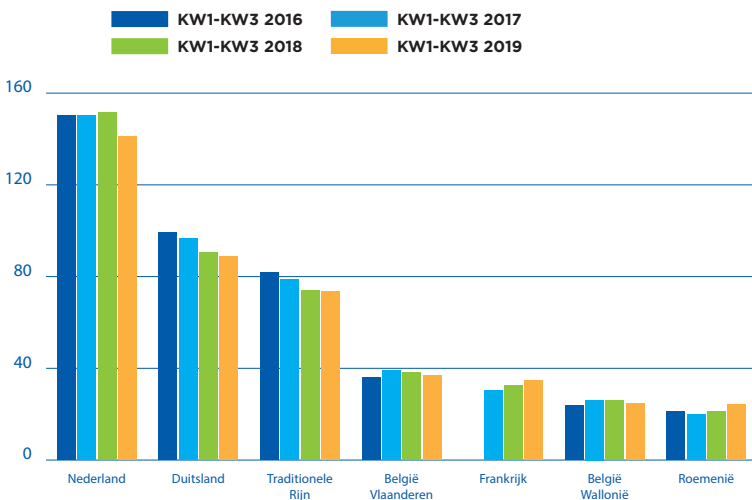


DROGE EN VLOEIBARE BULK- GOEDEREN EN CONTAINERVERVOER

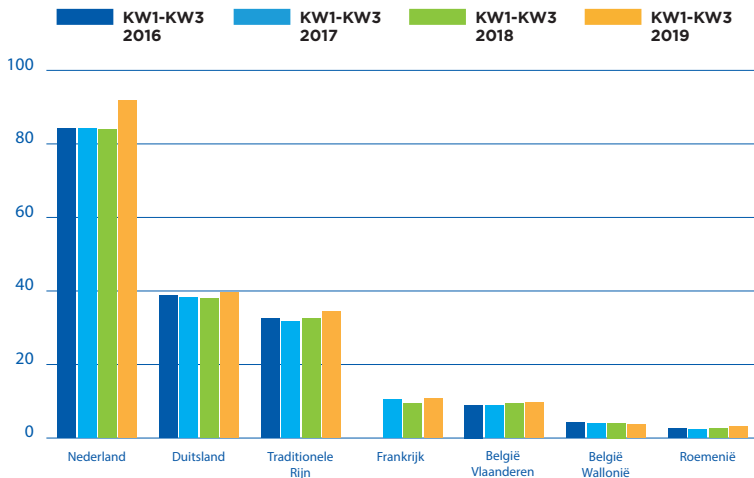
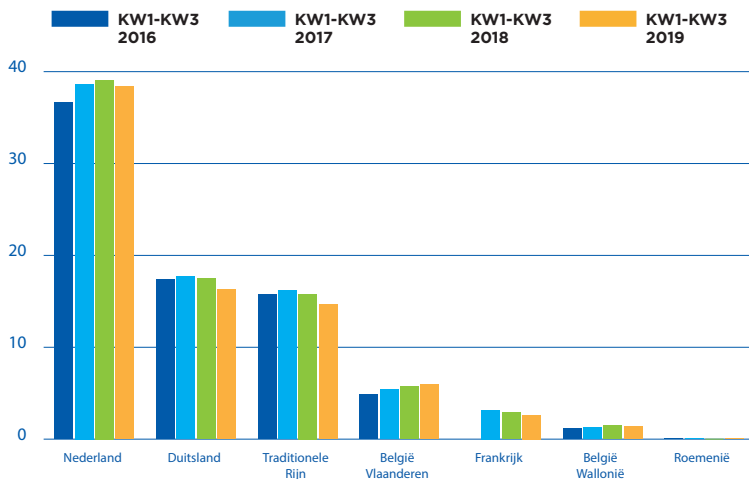
Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Roemeens Instituut voor de Statistiek

Opmerking: voor Wallonië zijn geen containergegevens voor perioden korter dan een jaar beschikbaar. Daarom is ervan uitgegaan dat de productgroep "overige goederen" vooral uit containervervoer bestaat.

AFBEELDING 5: **DROGELADINGVAART** (IN MILJOEN TON)



MINDER VERVOER VAN ZAND, STENEN EN GRIND IN NEDERLAND DROEG BIJ AAN DE KRIMP IN HET DROGELADINGVERVOER.

AFBEELDING 6: **TANKVAART** (IN MILJOEN TON)AFBEELDING 7: **CONTAINERVERVOER** (IN MILJOEN TON)

- In Nederland, Duitsland, België en op de Rijn vormt de energietransitie van kolen naar hernieuwbare energiebronnen en de terugloop van het kolenvervoer door de binnenvaart een grote uitdaging. Volgens cijfers van de Duitse werkgroep voor energiebalansen is de opwekking van elektriciteit uit kolen in Duitsland teruggelopen van 117,7 TWh in 2015 tot 92,9 TWh in 2017, 82,6 TWh in 2018 en 56,9 TWh in 2019.³
- Volgens de tussentijdse prognose voor de Duitse binnenvaart zal het kolenvervoer verder afnemen.⁴ Het nationale programma voor de energietransitie stelt dat kolencentrales (die veelal langs de rivieren in het Rijn- en Ruhrgebied gelegen zijn) vanaf 2022 geleidelijk zullen worden gesloten. In 2038 moeten alle kolencentrales van het net af zijn.⁵

TABEL 1: VRACHTVERVOER DOOR DE BINNENVAART VOOR DE DRIE GROOTSTE GOEDERENSEGMENTEN IN DUITSLAND (IN DE EERSTE NEGEN MAANDEN VAN ELK JAAR, IN MILJOEN TON)

Bron: Destatis

Zand, stenen, grind en bouwmaterialen = NST-2007 codes 035, 092, 093; vloeibare

aardolieproducten = NST-2007 code 072; steenkool en cokeskolen = NST-2007 codes 021, 071

Goederensegment	2016	2017	2018	2019
Zand, stenen, grind, bouwmaterialen	23,4	25,0	23,3	26,2
Vloeibare aardolieproducten	21,9	22,2	20,6	24,3
Steenkool en cokeskolen	30,0	27,3	22,7	21,0

- De haven van Duisburg past zijn activiteiten aan deze energietransitie aan en bouwt momenteel de grootste tri-modale containerterminal van het Europese achterland op een voormalig opslagterrein voor steenkool. Deze nieuwe “Duisburg Gateway Terminal” zal een capaciteit hebben van 850 000 TEU en zal als vertrek- of eindpunt dienen voor maximaal honderd treinen per week van en naar China (de Nieuwe Zijderoute) en van en naar Oost-Europa.

³ Bron: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (<https://www.ag-energiebilanzen.de/>)

⁴ Zie: Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019), Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, februari 2019

⁵ Zie: Bundesverband deutsche Binnenschifffahrt (2020), Pläne zum Ausstieg aus der Kohleverstromung belasten Schifffahrt und Häfen (persbericht van 24 januari 2020)

De terminal zal naar verwachting in 2022 in gebruik worden genomen. Voor het vervoer van en naar deze terminal zullen zowel het spoor als de binnenvaart de voorkeur genieten. Momenteel rijden er al dertig tot veertig treinen per week tussen China en de haven van Duisburg, wat neerkomt op 30% van alle handel per spoor tussen China en Europa.⁶

- In Nederland is de geleidelijke afschaffing van steenkool als energiebron van bijzonder belang aangezien het leeuwendeel van de kolen die in elektriciteitscentrales in het achterland wordt gebruikt, uit ARA-zeehavens komt. Bovendien wordt het vervoer van kolen voor de industrie tussen de Nederlandse zeehavens en het Rijn- en Ruhrgebied in Duitsland voor een groot deel verzorgd door de Nederlandse binnenvaart.⁷ Volgens gegevens van het CBS werd er in 2019 over de Nederlandse binnenwateren 69,7 miljoen ton zand, stenen, grind en bouwmaterialen vervoerd, vergeleken met 80,6 miljoen ton in 2018. De doelstelling van de Nederlandse regering om verschillende soorten emissies (stikstof, CO₂, chemische stoffen zoals PFAS) terug te dringen heeft een negatief effect op de wegen- en huizenbouw en ook de binnenvaart heeft hieronder te lijden.
- In België vormen zand, stenen en bouwmaterialen ook het grootste goederensegment. In de eerste drie kwartalen van 2019 bereikte dit segment een volume van 12,2 miljoen ton in Wallonië en 20,7 miljoen ton in Vlaanderen. Dit komt neer op een kleine daling voor deze materialen (-2,0% in Wallonië en -1,6% in Vlaanderen), ten opzichte van dezelfde periode in 2018. Het kolenvervoer in België nam veel sterker af. In Wallonië bedroeg het 1,2 miljoen ton (-19%) en in Vlaanderen 1,4 miljoen ton (-5,2%).
- In Frankrijk groeide de drogeladingvaart met 6% in de eerste drie kwartalen van 2019. De bouwsector profiteert thans van een positieve conjunctuur in Frankrijk, mede dankzij de bouwwerkzaamheden in Parijs en de regio Ile-de-France. Voor het gehele jaar 2019 nam het vervoer van deze materialen met 13,9% toe tot een niveau van 25,2 miljoen ton (19,1 miljoen ton na de eerste drie kwartalen).

⁶ Bron: *Schifffahrt, Hafen, Bahn und Technik* (8/2019), *Logistik folgt auf Kohle*.

⁷ Zie: *Weekblad Schuttevaer* (2020): *Wegvallen kolen is rampscenario*, 29 januari 2020

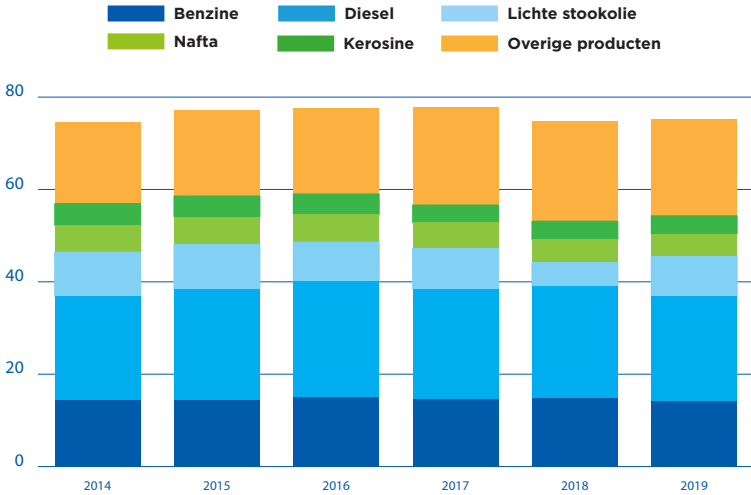
Hiervan heeft het Seinebekken een jaarwaarde van 15,6 miljoen ton (+14%). Na de goede oogstresultaten was ook voor het vervoer van landbouwproducten in het Seine- en Rhônebekken een stijging waar te nemen.

- In Roemenië nam het vervoer van droge lading aanzienlijk toe en het grootste segment, dat van metaalertsen, zand, stenen en bouwmaterialen (waarbij metaalertsen in Roemenië het grootste segment vormen), bereikte een niveau van 12,4 miljoen ton in de eerste drie kwartalen van 2019, een stijging van 13,7% ten opzichte van dezelfde periode in 2018. Het landbouwsegment behaalde een niveau van 7,1 miljoen ton, hetgeen overeenkomt met een stijging van 21%.
- De tankvaart groeide in alle vijf de landen, maar vooral in Nederland (+9,4%), Frankrijk (+13,4%) en Roemenië (+18,4%). In Duitsland lag de raffinaderijproductie 3% lager dan het jaar ervoor (zie afbeelding), maar het vervoer van vloeibare aardolieproducten lag 18% hoger (zie bovenstaande tabel). Een verklaring hiervoor is de verhoging van strategische voorraden olie en olieproducten. Bovendien daalde de olieprijs in 2019. Speciale effecten (tijdelijke onderhoudswerkzaamheden aan raffinaderijen in het Duitse en Zwitserse Rijnachterland) leidden tot een verdere stijging van het vervoer van olieproducten in het achterland van het Rijnstroomgebied (zie het hoofdstuk over vrachtprijzen).



AFBEELDING 8: RAFFINADERIJPRODUCTIE IN DUITSLAND (KW1+KW2+KW3) PER PRODUCT (IN MILJOEN TON)

Bron: Duitse brancheorganisatie voor de aardolie-industrie (Mineralölwirtschaftsverband)



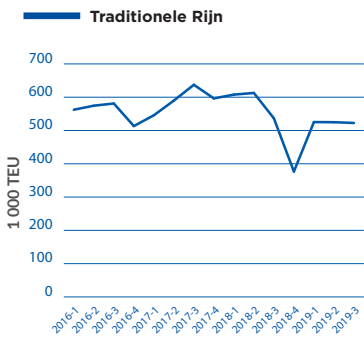
CONTAINERVERVOER

- Gemeten in ton lag het containervervoer in Vlaanderen 3,1% hoger, in Nederland 1,8% lager, in Wallonië 4,8% lager, in Duitsland 6,9% lager, op de traditionele Rijn 7,1% lager en in Frankrijk 8,4% lager.
- Achter het resultaat in Frankrijk schuilen enkele regionale verschillen. Zo was er inderdaad een daling in het Franse Rijnstroomgebied (-8,2% in TEU; 77 300 TEU), maar een stijging in het Seinebekken (+15,6% in TEU; 200 000 TEU) en het Rhônebekken (+12,7% in TEU; 68 100 TEU). In het stroomgebied van Nord-Pas-de-Calais bleef het TEU-resultaat vrij stabiel (+0,6%; 81 000 TEU). Deze vergelijkingen tonen aan dat het volume in ton, per container, in het Franse Rijnstroomgebied hoger ligt dan in andere Franse rivierstroomgebieden.
- Onderstaande cijfers geven het containervervoer van de belangrijkste waterweg van elk van bovengenoemde landen weer⁸, op kwartaalbasis

en in TEU. Daarnaast zijn de drie Duitse rivierstroomgebieden van de Elbe, het Mittelland-kanaal, en de West-Duitse kanalen ook opgenomen in deze analyse.

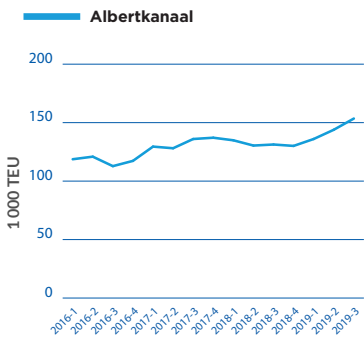
AFBEELDINGEN 9, 10, 11, 12: CONTAINERVERVOER OP DE TRADITIONELE RIJ, HET ALBERTKANAAL, DE SEINE, DE ELBE, HET MITTELLANDKANAAL EN HET WEST-DUITSE KANAALNETWERK

Bronnen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, VNF, bureau voor de statistiek van Hamburg en Sleeswijk-Holstein



Op de traditionele Rijn in Duitsland leed het containervervoer onder een zwakkere ontwikkeling van de Duitse in- en uitvoer in 2018 en 2019 en onder dalende marktaandeelen na de laagwaterperiode in 2018.

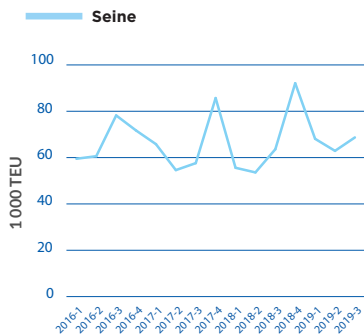
Het bereikte in de eerste drie kwartalen van 2019 een niveau van 1,57 miljoen TEU, oftewel een daling van 10,5% in vergelijking met dezelfde periode in 2018. Het volume van de vervoerde goederen in containers bedroeg 14,68 miljoen ton (-7,2%).



Op het Albertkanaal toonde het containervervoer in 2019 een stijgende lijn. Het bereikte in de eerste drie kwartalen van 2019 een niveau van 433 300 TEU, oftewel een stijging van 9,2% ten opzichte van dezelfde periode in 2018.

In 2017 werd begonnen met het verhogen van de bruggen over het kanaal naar 9,1 meter en naar verwachting zullen deze werkzaamheden in 2022 voltooid zijn. 21 bruggen zullen worden verhoogd, waardoor schepen met vier lagen containers over het kanaal kunnen varen.

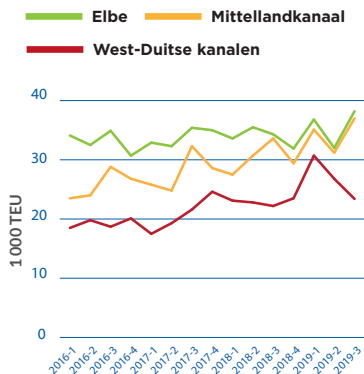
^a De enige uitzondering is Nederland, waarvoor momenteel geen kwartaalcijfers voor specifieke rivieren beschikbaar zijn.



In het Seinebekken behaalde het containervervoer in de eerste drie kwartalen van 2019 een niveau van 200 000 TEU, een stijging van 15,6%.

De havens van Parijs melden dat het containervervoer na de eerste tien maanden van 2019 neerkwam op 138 500 TEU, een stijging van 21%.

Deze evolutie is te danken aan alle vormen van containervervoer over de Parijse wateren: containervervoer in de zee-riviervaart (+16,5%), stedelijke distributielogistiek (+48,6%) en vervoer van afval (+12,5%).



Het containervervoer over de Elbe en in de haven van Hamburg nam in 2018 en 2019 toe, zowel in TEU als in volume (ton).

In de eerste drie kwartalen van 2019 werd 107 000 TEU vervoerd in het hele Elbebekken (+3,4%).

Het bureau voor de statistiek van Hamburg meldt dat het containervervoer in de haven van Hamburg in de eerste helft van 2019 in volume (ton) met 14,2% is toegenomen tot 0,69 miljoen ton.



GEVOLGEN VAN DE COVID-19-CRISIS VOOR DE EUROPESE BINNENVAART

- De verspreiding van het Coronavirus in Europa heeft ernstige gevolgen voor de gehele economie en ook voor de binnenvaart. Het binnenvaartvervoer draagt er op de eerste plaats toe bij dat de economie en de samenleving voorzien wordt van belangrijke grondstoffen en producten, zoals landbouwproducten, levensmiddelen, ijzererts, aardolieproducten, chemicaliën en consumentengoederen.
- Kijkt men naar de kant van de vraag dan kan worden vastgesteld dat het vervoer van goederen en passagiers in de binnenvaart hard getroffen wordt: veel economische sectoren die afhangen van de binnenvaart, schreeuwen hun activiteiten terug, met alle gevolgen van dien voor de binnenvaart.
- De economische sectoren die het nu zwaar te verduren hebben, zijn hotels en restaurants, de detailhandel, luchtvaart en evenementenindustrie (reisbranche, sport, entertainment). De crisis heeft tot gevolg dat het vervoer van passagiers (zowel riviercruises als dagtochten) vrijwel wordt lamgelegd. Half maart 2020 werden de riviercruises al geconfronteerd met een golf van annuleringen en moest het begin van het seizoen worden uitgesteld, vooralsnog tot begin mei 2020.
- Maar niet alleen de passagiersvaart, ook het vervoer van goederen wordt geconfronteerd met restricties en quarantainevoorschriften: de strikte voorschriften voor grensoverschrijdingen en quarantainevoorschriften voor nautisch personeel in veel Europese landen leiden tot toenemende problemen om voldoende bemanningsleden aan boord van de schepen te krijgen.
- Medio maart heeft de Duitse automobielindustrie besloten de productie in de fabrieken voor enkele weken stil te zetten. Een lange onderbreking van de autoproduktie heeft gevolgen voor de vraag naar staal en dus ook de vervoersvraag naar ijzererts, metaalschroot, cokeskolen en metaalproducten. Deze materialen zijn goed voor ongeveer 25 % van de totale over de Rijn vervoerde hoeveelheden.

- In het containervervoer zullen de gevolgen van de crisis waarschijnlijk in de volle omvang merkbaar worden vanaf april, mei, als de invoer vanuit het verre oosten (van goederen die normaliter in het eerste kwartaal van het jaar worden geproduceerd en verscheept) in de diverse Europese zeehavens niet in dezelfde omvang zullen worden aangevoerd.⁹
- De overkoepelende organisatie van Duitse exploitanten van zeehavens (Central Federation of German Seaport Operators) heeft half maart voorspeld dat de daling in het zeevrachtvervoer boven de tien procent zal komen te liggen, met variaties voor het soort cargo en de plaats. De precieze effecten zullen pas bekend zijn als de havencijfers voor de maanden april, mei en juni beschikbaar zijn.

⁹ Bron: Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (Central Federation of German Seaport Operators)





02

BEDRIJFS- OMSTANDIGHEDEN

- Een positieve ontwikkeling in 2019 in het Rijnstroomgebied was het herstel van de waterstanden na het laagwater aan het einde van 2018. De waterstanden op de Oostenrijkse en Duitse Donau daalden in de loop van 2019 en aan het begin van 2020 kwam de diepgang van de schepen onder de 2 m te liggen.
- De vrachtprijzen voor droge en vloeibare lading in 2019 op de Rijn, in Nederland en in Duitsland vertoonden in 2019 geen grote stijgingen en bleven op een niveau dat overeenkwam met hun meerjarig gemiddelde.
- In Frankrijk, en met name in het stroomgebied van de Seine, hebben de vrachtprijzen hun stijgende trend behouden. Net als in 2018 handhaafde de vrachtprijs zich op een hoog niveau.

■ INVLOED VAN WATERSTANDEN

- Een hogere beladingsgraad van de schepen heeft zowel economisch als “hydrologisch” gezien consequenties. Het economische gevolg is een betere benutting van het schip, waardoor de vervoerskosten per ton lager uitvallen. Denkend aan het vaarwater is het gevolg dat de schepen dieper komen te steken, dus een grotere diepgang kunnen hebben.¹⁰ Daarom is de vaarwegdiepte een factor van doorslaggevend economisch belang.
- De beschikbare diepte voor de scheepvaart wordt berekend op basis van de waterstanden en de specifieke parameters voor elke meetpunt: de overeengekomen lage waterstand, de door de vaarwegbeheerder gegarandeerde minimumvaarwegdiepte en de veiligheidsafstand onder de kiel van het schip (ongeveer 20 cm als het rivierbed uit zand en grind bestaat, en 40 cm voor rivierbeddingen met groter gesteente).¹¹
- De volgende grafieken tonen de beschikbare waterdiepte voor enkele belangrijke meetpunten langs de Rijn en de Donau. Na de laagwaterperiode van 2018 kon in 2019 een verbetering in de situatie worden vastgesteld. Bij twee meetpunten langs de Duitse Donau is de beschikbare diepte echter onder de twee meter komen te liggen.
- In november 2019 heeft de Europese Commissie een positief advies uitgebracht, onder een aantal voorwaarden¹², over de technische verbetering van het traject van de Donau tussen Straubing en Deggendorf, om een vaargeuldiepte van ten minste 2,5 meter gedurende 185 dagen per jaar mogelijk te maken.¹³ Deze maatregel zou ook moeten leiden tot een hogere gemiddelde diepgang van de schepen over dit traject van de Donau.

¹⁰ Diepgang = aflaaddiepte van een stilliggend schip

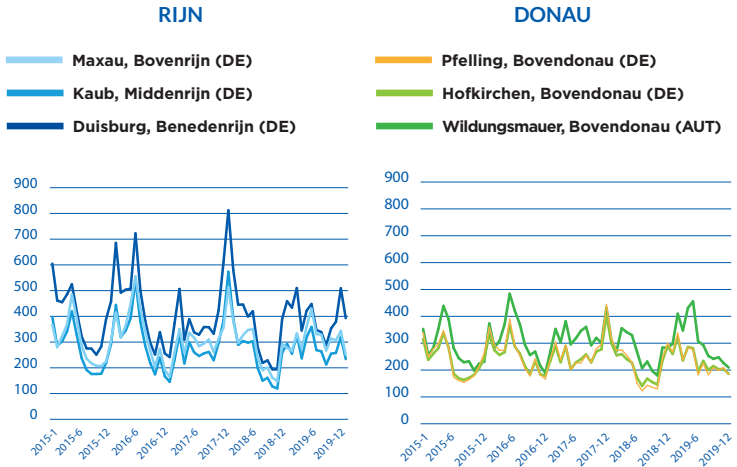
¹¹ Zie: Swiss Association for Navigation and Port Economics, SVS aktuell, dec. / jan. 2019, blz. 7 - 8

¹² Advies van de Commissie op verzoek van Duitsland overeenkomstig artikel 6, lid 4, tweede alinea, van Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna: verdieping van de Donau tussen Straubing en Vilshofen; traject Straubing-Deggendorf (Duitsland/Beieren)

¹³ Zie: Die Binnenschifffahrt, EU-Kommission macht Weg zum Donauausbau frei, 29 november 2019

AFBEELDINGEN 1 EN 2: GEVOLGEN VAN DE WATERSTANDEN: MOGELIJKE DIEPGANG VAN SCHEPEN BIJ BELANGRIJKE MEETPUNTEN LANGS DE RIJN EN DE DONAU (IN CM)

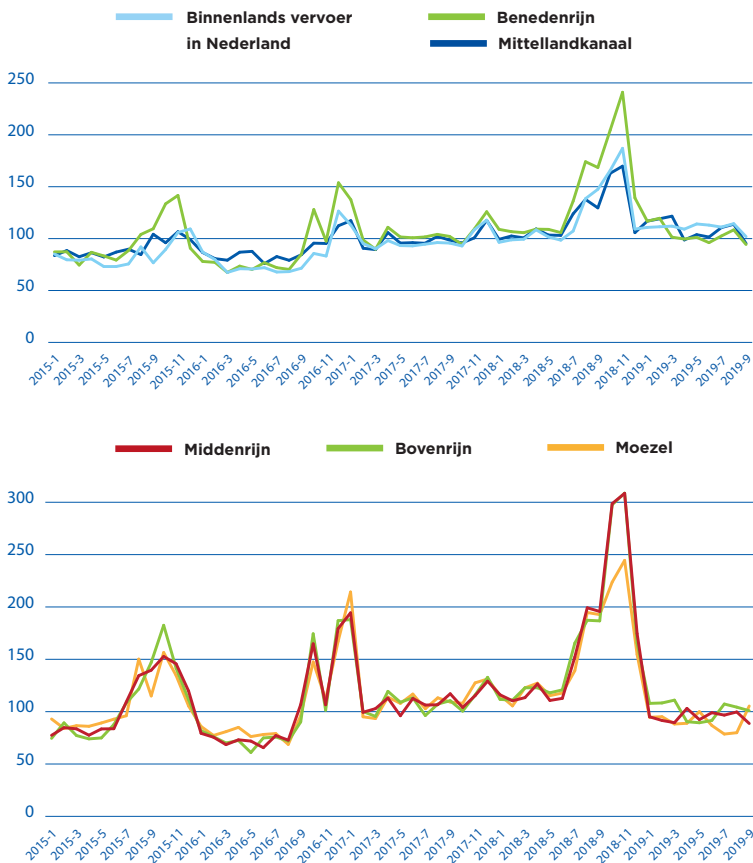
Bron: berekening van de CCR op basis van gegevens van het Duitse federale bureau voor hydrologie en de Bondsstaat Niederösterreich



VRACHTTARIEVEN IN HET RIJNGEBIED EN IN FRANKRIJK

AFBEELDINGEN 3 EN 4: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR HET VERVOER VAN DROGE LADING PER VAARGEBIED IN HET RIJNSTROOMGEBIED (INDEX 2015=100)

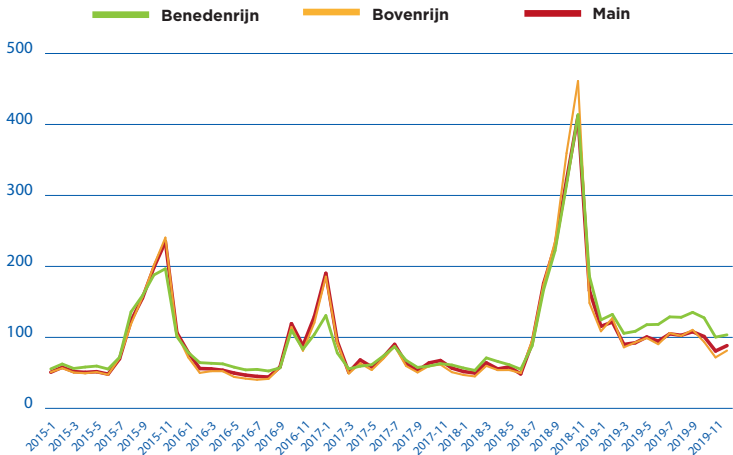
Bron: Panteia



- Uit de vrachtprijsindex voor het vervoer van droge lading blijkt dat de wisselende vaaromstandigheden (beschikbare diepte) een sterke weerslag hebben op de vrachtprijzen. Het binnenlands vervoer in Nederland en het vervoer over de Benedenrijn zijn minder gevoelig voor perioden met laag water dan de scheepvaart op de midden- en bovenloop van de Rijn. In de drogeladingsector kon voor de vrachtprijzen geen stijgende tendens worden vastgesteld, omdat er zich in 2019 geen perioden met laag water voordeden.

AFBEELDING 5: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR HET VERVOER VAN VLOEIBARE LADING* VAN HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN LANGS DE RIJN (INDEX 2015=100)

Bron: Berekening van de CCR aan de hand van PJK International
*Gasolie. 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 uitgangsjaar. Benedenrijn: Duisburg, Keulen. Bovenrijn: Karlsruhe, Bazel. Main: Frankfurt/M.

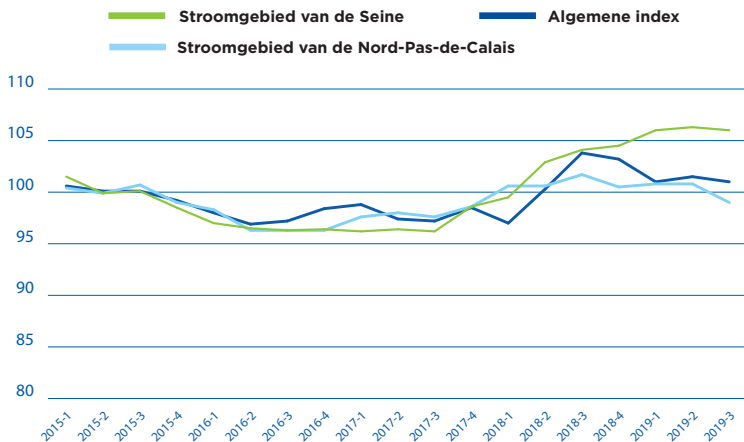


- In de loop van 2019 gingen de vrachtprijzen voor het vervoer van vloeibare goederen uit het ARA-gebied naar bestemmingen in het achterland van de Rijn flink omhoog. Deze stijging werd met name aangewakkerd door een toenemende invoer en het weer opvullen van de voorraden. In september zijn bij twee raffinaderijen (de Zwitserse raffinaderij van Cressier en de MIRO-raffinaderij in Karlsruhe, Duitsland) onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Hiervoor moesten grotere

hoeveelheden goederen via de Rijn worden aangevoerd. In oktober, november en december 2019 kwamen de vrachtprijzen door de stijgende waterstanden, de relatief grote voorraden olieproducten in het achterland en het uitblijven van echt koud weer flink onder druk te staan.

AFBEELDING 6: VRACHTPRIJSINDEX VOOR HET BINNENVAARTVERVOER IN FRANKRIJK (INDEX 2015 = 100)

Bronnen: Franse Ministerie voor ecologische en solidaire transitie / INSEE



- In Frankrijk laten de vrachtprijzen in het Seinebekken in 2018 en 2019 een ononderbroken stijgende lijn zien. De prijzen in het stroomgebied van Nord-Pas-de-Calais (het gebied rond Duinkerken en Rijsel aan de grens met België) namen daarentegen minder sterk toe. De stijgende vrachtprijzen in Frankrijk zijn te verklaren door de boom in het vervoer van droge lading in dit land, met name in Parijs en in het Seinebekken (zie hoofdstuk 1).

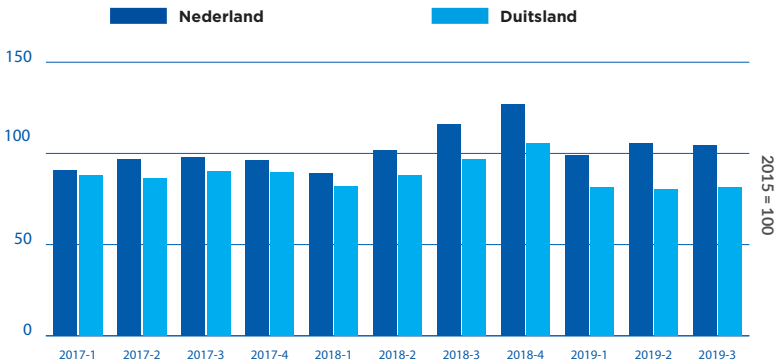
IN HET FRANSE SEINE-BASSIN PROFITEERDEN DE VRACHTPRIJZEN VAN EEN TOEGENOMEN VERVOER VAN ZAND, STENEN EN BOUWMATERIAAL.

EVOLUTIE VAN DE KWARTAALOMZET IN DE BINNENVAART IN EUROPA

AFBEELDING 7: OMZETONTWIKKELING VAN DE BINNENVAARTONDERNEMINGEN (GOEDERENVERVOER)*

Bronnen: CBS en Destatis

*Gegevens voor Duitsland: alleen vrachtvervoer, gegevens voor Nederland: vracht- en passagiersvervoer, maar het vrachtvervoer heeft een aandeel van 92% in de omzet.



- In de twee grootste binnenvaartlanden van Europa is de omzet gedaald als gevolg van de stijgende waterstanden. Hierdoor bleef de omzet van de Nederlandse binnenvaartondernemingen op ongeveer hetzelfde niveau als in 2015. Bij de Duitse binnenvaartondernemingen lag de omzet echter 20% lager dan hun gemiddelde omzet in 2015.

HOGERE WATERSTANDEN OP DE RIJN LEIDDEN TOT LAGERE VRACHTPRIJZEN EN DUS MINDER OMZET

- De netto-omzet van de Nederlandse en Duitse vrachtbedrijven in de binnenvaart is goed voor ongeveer 80% van de totale netto-omzet van de binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer in de EU (zie onderstaande tabel).

Vrachtvervoer door de binnenvaart	Nederland	Duitsland	EU-28
Aantal ondernemingen	3 295	668	5 600
Netto-omzet (in mln. euro)	2 500	1 689	5 271
Werkzame personen	9 991	4 211	22 000

Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en CBS

Cijfers gelden voor 2017 (meest recente gegevens die beschikbaar zijn).

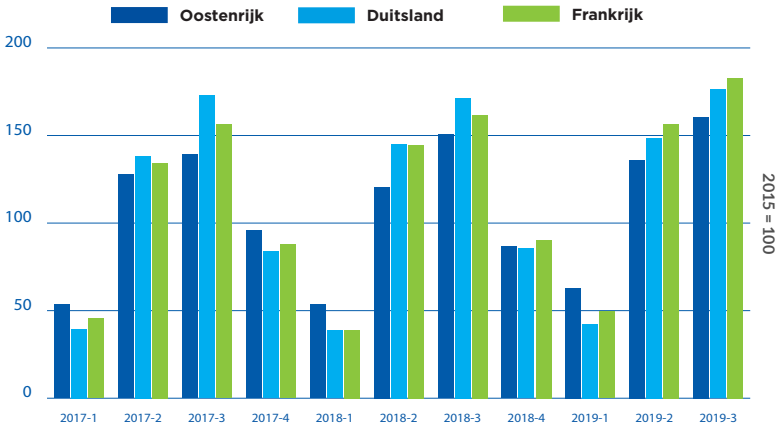
- Als men het aantal ondernemingen vergelijkt met het aantal personen dat bij de ondernemingen werkt, wordt duidelijk dat de ondernemingen in omvang verschillen. Het gemiddelde aantal werkzame personen per onderneming (werknemers, zelfstandigen en onbetaalde gezinsleden) bedraagt 3 voor de Nederlandse ondernemingen vergeleken met 6,3 voor de Duitse ondernemingen. Dit verschil komt voornamelijk omdat Nederland meer kleinere ondernemingen telt (zelfstandige binnenschippers).



AFBEELDING 8: OMZETONTWIKKELING VAN DE BINNENVAARTONDERNEMINGEN (PASSAGIERSVERVOER)*

Bronnen: Eurostat [sts_setu_q], Destatis, INSEE

*Gegevens voor Frankrijk en Duitsland: alleen voor het passagiersvervoer. Voor Oostenrijk wordt zowel de omzetontwikkeling van het vracht- als die van het passagiersvervoer weergegeven, maar de sector in Oostenrijk wordt gedomineerd door het passagiersvervoer.



- De passagiersvaart heeft een sterk schommelende omzet als gevolg van de seizoenen. Voor de landen waarvoor kwartaalgegevens beschikbaar zijn (Oostenrijk, Frankrijk en Duitsland) blijkt uit de cijfers voor 2019 dat de omzet in dat jaar hoger lag dan in het jaar ervoor.
- Qua jaarlijkse omzet staan de Duitse ondernemingen op plaats twee in Europa. In Duitsland staan 58 riviercruiseschepen geregistreerd. Daarnaast zijn er nog 783 dagtochtschepen op rivieren en kanalen en 130 dagtochtschepen op meren.
- De Franse ondernemingen komen qua jaarlijkse omzet in Europa op de vierde plaats. In Frankrijk staan 32 riviercruiseschepen geregistreerd. Kenmerkend voor dit land is het specifieke segment van kleine cruiseschepen met minder dan 40 bedden (19 kleine cruiseschepen varen over de Franse binnenwateren). Daarnaast telt de vloot nog eens 365 dagtochtschepen op rivieren en kanalen.¹⁴

¹⁴ Er zijn nog geen gegevens van VNF over het aantal dagtochtschepen op meren in Frankrijk beschikbaar.

- De Oostenrijkse ondernemingen staan qua jaarlijkse omzet op plaats zeven in Europa. Het Oostenrijkse deel van de Donau is één van de belangrijkste regio's voor riviercruises in Europa. Er staan echter niet veel riviercruiseschepen in Oostenrijk geregistreerd. De Oostenrijkse ondernemingen zijn vooral actief in de dagtochtvaart. Elk jaar worden in Oostenrijk ongeveer 700 000 passagiers door schepen van Oostenrijkse dagtochtondernemingen vervoerd die een lijndienst onderhouden. Ongeveer 100 000 passagiers worden op thematische tours en chartertochten vervoerd.¹⁵
- Zwitserland, Duitsland en Frankrijk zijn samen goed voor meer dan de helft van de totale omzet in de passagiersvaart over de binnenwaterwegen in de EU. In Zwitserland zijn namelijk niet alleen veel riviercruisebedrijven gevestigd maar staan ook 153 riviercruiseschepen (= 43% van de totale Europese vloot) geregistreerd.

Passagiersvervoer door de binnenvaart	Oostenrijk	Zwitserland	Frankrijk	Duitsland	EU-28*
Aantal ondernemingen	83	99	252	434	4 103
Netto-omzet (in mln. euro)	90	744	341	545	3 104
Werkzame personen	547	2 091	2 074	6 103	24 230

Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Statistik Austria, Eidgenössische Steuerverwaltung. Cijfers voor 2017, behalve Oostenrijk (2018) en Zwitserland (2016)
*Met inbegrip van Zwitserland

■ KOSTENONTWIKKELING

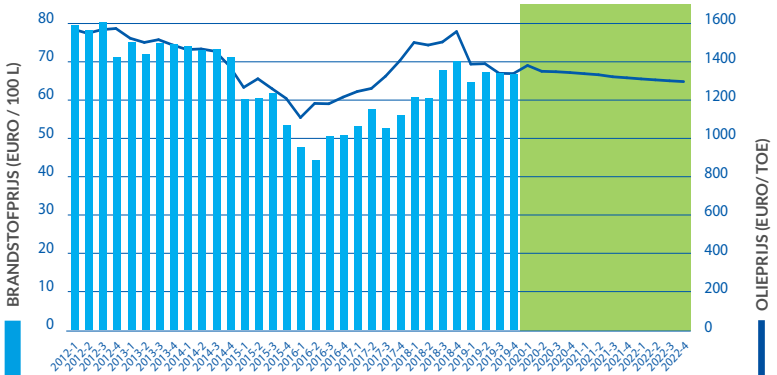
- De brandstofkosten worden aan de hand van de brandstofkosten-index van het CBRB bepaald. Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) in Nederland brengt de ontwikkelingen van de brandstofprijzen in de binnenvaart in kaart. De door het CBRB in een enquête regelmatig bepaalde inkoopprijs per 100 liter gasolie vormt voor alle ondernemingen in de binnenvaartsector het uitgangspunt voor de bepaling van de brandstoftoeslagen.
- Volgens de gegevens van het CBRB zijn de brandstofkosten in 2019 met 2,6% gestegen ten opzichte van 2018. Verwacht wordt dat de brandstofprijzen in de komende jaren licht zullen dalen. Dit heeft met name te maken met de dalende olieprijsen.

¹⁵ Bron: Via Donau, jaarrapport 2018

AFBEELDING 9: GEMIDDELDE GASOLIEPRIJS VOLGENS HET CBRB EN OLIEPRIJS, INCLUSIEF PROGNOSES*

Bronnen: CBRB en Oxford Economics. Toe = Ton olie-equivalent.

*Prognose voor de olieprijs is gebaseerd op gegevens van Oxford Economics (in US-\$). De prognose is gebaseerd op de veronderstelling dat de euro in waarde zal toenemen, van 1,09 US-\$ per euro in KW1 2020 naar 1,16 US-\$ per euro in KW4 2022.



- Volgens de economische prognose van de Europese Commissie van november 2019¹⁶ zullen het herstel van de olieproductie in Saoedi-Arabië en de toenemende productie van schalieolie in Noord-Amerika (beide ontwikkelingen zorgen voor meer aanbod op de markt) een zeer belangrijke rol spelen bij de daling van de olieprijs.
- Door het groeiende tekort aan personeel kan worden vastgesteld dat de loonkosten in de binnenvaart stijgen. De hogere ongevallencijfers, met name schepen die aan de grond lopen en aanvaringen met infrastructuur (bruggen), zetten de verzekeringen onder druk. Als er gekeken wordt naar het aantal schadegevallen zijn er wel verschillen tussen de rivieren te constateren.¹⁷ Desondanks blijkt uit de door de verzekeringsmaatschappijen verstrekte informatie dat de verzekeringspremies over het geheel genomen niet veel duurder zullen worden. De hevige concurrentie tussen de verzekeringsmaatschappijen die dit type verzekeringen aanbieden zal daar zeker een rol bij spelen.

¹⁶ Zie: https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/autumn-2019-economic-forecast-challenging-road-ahead_en#economic-forecast-documents

¹⁷ Zo is het aantal ongevallen per tonkilometer van het vrachtvervoer groter op de Donau dan op de Rijn en de Main.

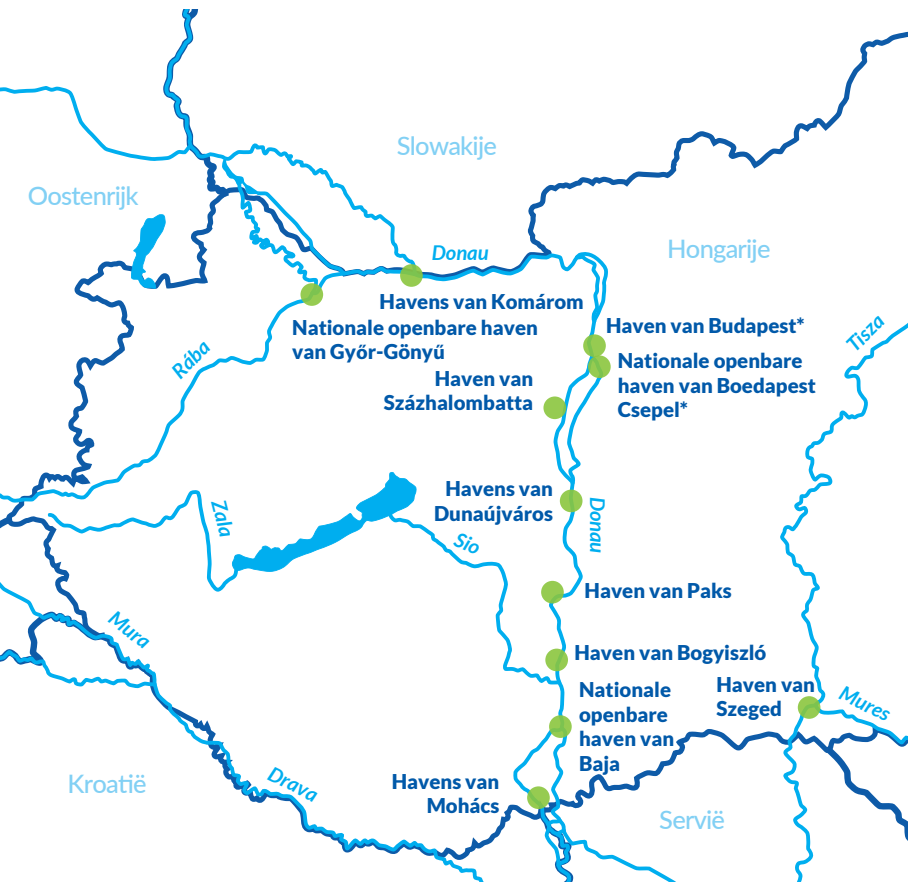


03

FOCUS OP HONGARIJE

- Het “focus-on”-hoofdstuk gaat in op de belangrijkste cijfers voor Hongarije. In dit aan de midden-Donau gelegen land vormen ijzererts, landbouw- en metaalproducten de drie grootste goederensegmenten.
- Het binnenvaartvervoer naar de Hongaarse havens bedroeg in 2019 6,06 miljoen ton. Dit is een stijging van 16,6 % ten opzichte van 2018.
- Cijfers over het grensoverschrijdend vervoer voor Hongarije laten zien dat de uitvoer naar Duitsland en de invoer vanuit Roemenië de twee belangrijkste export- en importstromen in de Hongaarse binnenvaart zijn. De uitvoer naar Duitsland bestaat voornamelijk uit oliehoudende zaden, veevoeder en aanverwante producten.

BINNENVAARTVERVOER IN HONGAARSE BINNENHAVENS



*Boedapest heeft twee havens, een openbare en een particuliere haven.

TABEL 1: BINNENVAARTVERVOER IN DE HAVENS VAN DE DONAULANDEN (KW1+KW2+KW3) 2019 TEN OPZICHTE VAN (KW1+KW2+KW3) 2018

Bron: Donaucommissie (marktobservatierapport voor de eerste negen maanden van 2019). De Duitse havens zijn de Donauhavens in Duitsland. Voor Moldavische havens zijn er geen gegevens voor het groeipercentage.

Land	Vervoer in (KW1+KW2+KW3) 2019 in 1000 t	Groeipercentage ten opzichte van (KW1+KW2+KW3) 2018
Roemeense havens	21 724	+17,8%
Servische havens	7 221	+28,8%
Oostenrijkse havens	5 497	+30,6%
Hongaarse havens	4 785	+10,7%
Oekraïense havens	4 332	-9,0%
Duitse havens	2 791	+9,5%
Slowaakse havens	1 295	+6,2%
Moldavische havens	948	-

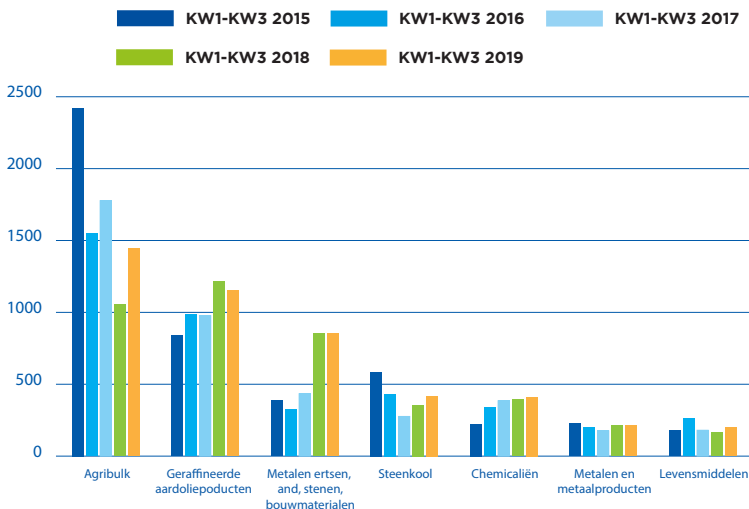
TABEL 2: BINNENVAARTVERVOER IN DE HONGAARSE HAVENS 2017-2019 (IN TON)

Bron: Hongaars bureau voor de statistiek

Periode	Nationale openbare haven van Baja	Nationale openbare haven van Csepel	Nationale openbare haven van Győr-Gönyű	Havens van Dunaújváros	Havens van Komárom	Havens van Mohács	Overige Hongaarse binnenhavens	Totaal
2017	644 304	1 122 411	167 431	841 980	237 704	225 088	2 559 926	5 798 845
2018	346 749	918 209	105 647	1 044 702	315 972	189 079	2 279 228	5 199 586
2019	505 138	1 129 625	225 420	1 390 978	262 244	266 819	2 284 087	6 064 312

AFBEELDING 1: HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN OVER HET HONGAARSE DEEL VAN DE DONAU PER GOEDERENSEGMENT (IN 1000 T)

Bron: Hongaars bureau voor de statistiek, https://www.ksh.hu/stadat_infra_4_6



- Volgens de Donaucommissie worden de ijzerertsen voor de Hongaarse staalfabriek van Dunaújváros nabij Boedapest voor een deel door de binnenvaart aangeleverd. De belangrijkste Hongaarse raffinaderij ligt vlak bij Boedapest en behoort tot de MOL-groep. Deze groep beheert drie eigen havens, van waaruit opslagplaatsen en klanten in de Donauregio door de binnenvaart, het spoor- en wegvervoer kunnen worden beleverd. De ruwe olie voor de raffinaderij wordt daarentegen rechtstreeks vanuit Rusland via een pijpleiding aangevoerd.¹⁸
- De onderstaande tabel geeft een beeld van de belangrijkste vervoersverbindingen over de binnenwateren tussen Hongarije en derde landen. Ongeveer de helft van alle goederen die in Hongarije wordt overgeslagen en naar Duitsland wordt vervoerd, heeft het Duitse deel van de Donau als bestemming. De andere helft vindt zijn weg verder naar het westen, naar de Main, het Main-Donaukanaal en de Rijn.

¹⁸ Zie: <https://molgroup.info/en/our-business/downstream/logistics>

TABEL 3: BELANGRIJKSTE IMPORT- EN EXPORTBESTEMMINGEN VOOR DE BINNENVAART TUSSEN HONGARIJE EN DERDE LANDEN (KW1+KW2+KW3 2019)

Bron: Hongaars bureau voor de statistiek, reeks 4.6.13. De volumes in de tabel maken 87% van het totale goederenvervoer door de Hongaarse binnenvaart uit.

Vervoersverbindingen	Miljoen ton
Geladen in Hongarije → → → gelost in Duitsland	0,724
Geladen in Roemenië → → → gelost in Hongarije	0,647
Geladen in Oostenrijk → → → gelost in Hongarije	0,594
Geladen in Hongarije → → → gelost in Roemenië	0,560
Geladen in Hongarije → → → gelost in Oostenrijk	0,540
Geladen in Servië → → → gelost in Hongarije	0,387
Geladen in Hongarije → → → gelost in Servië	0,278

- De Main fungeert in zijn geheel als een belangrijke vervoersader tussen de Donau en het stroomgebied van de Rijn. Tegen de achtergrond van deze functie als verbinding tussen het ene en andere stroomgebied, kan worden opgemerkt dat in de eerste negen maanden van 2019 0,47 miljoen ton goederen over de Main is vervoerd die in Hongarije werden geladen. 85% van deze goederen is in Duitsland gelost, 11% in Nederland, 3% in België en 1% in Frankrijk. Van de lading die in Duitsland werd gelost, bestond 94%, oftewel 0,37 miljoen ton, uit oliehoudende zaden, voedergewassen en verwante goederen.¹⁹

HONGARIJE EXPORTEERT OVER DE DONAU EN DE MAIN OLIEHOUDENDE ZADEN, VOEDERGEWASSEN EN AANVERWANTE GOEDEREN NAAR MIDDEN- EN WEST-EUROPA.

¹⁹ Bron: berekening van de CCR op basis van gedetailleerde gegevens van Destatis

GEGEVENS OVER DE BINNENVAART IN HONGARIJE - JAARLIJKSE CIJFERS

ABSOLUTE WAARDE²⁰ VOOR DUITSLAND VS TOTAAL AANDEEL IN DE EU

Kanttekening bij dit overzicht - Zie blz. 50

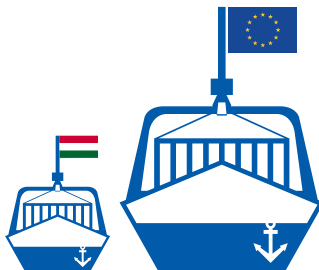
TOTALE VERVOERSPRESTATIE

1 608 miljoen TKM

1,2% TOTAAL AANDEEL IN EU

TOTALE HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN

6,926 miljoen ton (# - Zie blz. 50)

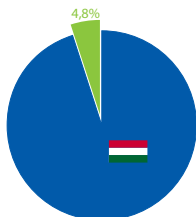


GOEDERENSEGMENT IN DE BINNENVAART

1. Ertsen, zand, stenen: 407 miljoen TKM
1,2% TOTAAL AANDEEL IN EU
2. Landbouwproducten: 366 miljoen TKM
2,5% TOTAAL AANDEEL IN EU
3. Metalen en metaalproducten: 268 miljoen TKM
3,1% TOTAAL AANDEEL IN EU

AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE BINNENVAART - TOTALE VERVOERSPRESTATIE

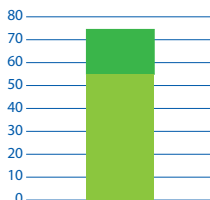
IWT

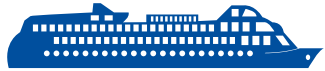


OMZETBEDRAG IN DE BINNENVAART

74,5 mio. € 1% TOTAAL AANDEEL IN EU

- Vrachtvervoer: 54,9 mio. € 1%
- Passagiersvervoer: 19,6 mio. € 1%





PERSONEN DIE WERKZAAM ZIJN IN DE BINNENVAART

772

1,9%

Vrachtervervoer: 109

0,5%

Passagiersvervoer: 663

3,6%

TOTAAL
AANDEEL
IN EU

1,1%

0,5%

1,8%

AANTAL BINNEN- VAARTONDERNEMINGEN

104

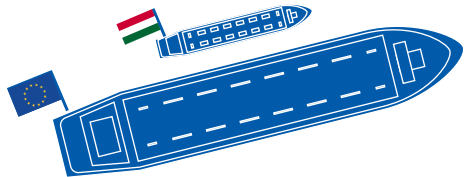
Vrachtervervoer: 29

Passagiersvervoer: 75

AANTAL ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

Droge lading: 310 **2,8% TOTAAL AANDEEL IN EU**

Duw- & sleepvaart: 58

2,8% TOTAAL AANDEEL IN EU

TONNAGE VAN ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

Droge lading: 0,38 miljoen ton

2,8% TOTAAL AANDEEL IN EU

²⁰ De gegevens voor de vervoersvraag zijn die voor 2018, terwijl de cijfers over het aandeel in het totale vervoer, werkgelegenheid, omzet, aantal schepen en aantal ondernemingen uit 2017 stammen (en uit 2016 wat het passagiersvervoer betreft).

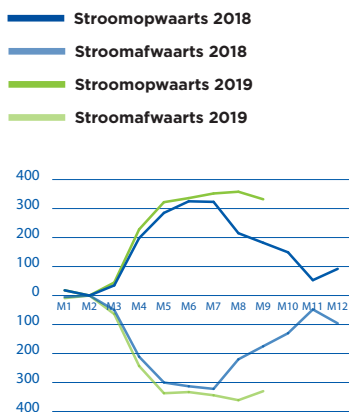
Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [iww_go_atygo], [iww_go_actygo], [tran_hv_frmo], [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age], CCR-vlootgegevensbank

PASSAGIERSVERVOER: RIVIERCRUISEVAART OP HET HONGAARSE DEEL VAN DE DONAU

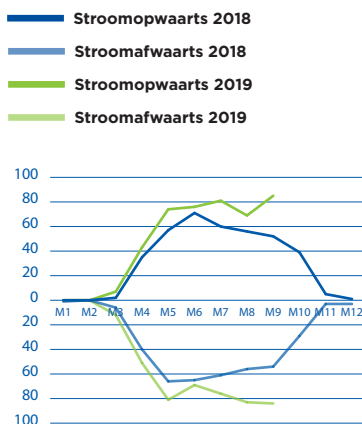
AFBEELDINGEN 2 EN 3: CIJFERS OVER DE RIVIERCRUISEVAART OP DE DONAU (AANTAL SCHEPEN) PER MAAND IN 2018 EN 2019

Bron: Donaucommissie (marktobservatierapport voor de eerste negen maanden van 2019). De waarden van 1 tot 12 op de x-as zijn berekend over twaalf maanden.

GABČIKOVO, DE GRENS TUSSEN SLOWAKIJE EN HONGARIJE



MOHACS, ZUID-HONGARIJE



- In de eerste negen maanden van 2019 heeft de riviercruisevaart op het Hongaarse deel van de Donau een hoge vlucht genomen: in (KW1+KW2+KW3) 2019 werden bij de sluis van Gabčíkovo aan de noordgrens van Hongarije (grens met Slowakije) 4012 hotelschepen geteld, 835 meer (+26%) dan in dezelfde periode in 2018.
- Bij de grensovergang van Mohacs in Zuid-Hongarije (grens tussen Kroatië en Servië) zijn in KW1-KW3 2019 ook meer schepen (891) gepasseerd dan in (KW1+KW2+KW3) 2018 (682 schepen),

wat overeenkomt met een toename van 209 grensoverschrijdingen oftewel 31%.

- Dit verschil qua vervoersstroom tussen Noord- en Zuid-Hongarije hangt samen met het zeer grote aantal cruises op de Donau. Deze cruiseschepen hebben namelijk Passau als vertrekpunt of varen vanuit Wenen naar Boedapest (en terug). Deze schepen passeren de sluis bij Gabčíkovo in het noorden en dus niet de grensovergang bij Mohacs in het zuiden.
- Voor de passagiersvaart op de Donau komen steeds meer nieuwe riviercruiseschepen op de markt, met een lengte van 135 m, breedte van 11,4 m en een maximale diepgang van 1,8 m. Deze schepen zijn vanuit nautisch oogpunt goed genoeg ontworpen om op de Donau te kunnen varen.



■ GLOSSARIUM

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

20XX-2/20XX-KW2: tweede kwartaal

20XX-3/20XX-KW3: derde kwartaal

ARA-GEBIED: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

BINNENVAARTVERVOER IN DE HAVEN: het overslagvolume, gemeten in ton, van de volgende overslagactiviteiten: overslag 'schip/schip', 'schip/wegvoertuig', 'schip/goederenwagon', 'schip/kade'

CEMT: Classificatiesysteem voor Europese waterwegen

DE MODAL SPLIT-INDICATOR: het aandeel van de binnenvaart binnen de totale vervoersprestatie van het goederenvervoer (wegvervoer, spoor, binnenvaart), gemeten in ton-kilometer

DIEPGANG VAN EEN SCHIP: aflaaddiepte van een stilliggend schip

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.

IWT: binnenvaart

IWW: binnenwaterwegen

MIO (MLN.): miljoen

MLD.: miljard

OESO: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling

OMZET: bruto omzet na aftrek van omzetbelasting

OVEREENGEKOMEN LAGE RIVIERSTAND: de overeengekomen lage rivierstand staat voor een laagwaterstand die gemiddeld 20 ijsvrije dagen per jaar onderschreden wordt.

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

RUHRGEBIED: het dichtbevolkte stedelijke gebied in West-Duitsland dat het grootste industriegebied in West-Europa is

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

VRACHTVERVOER DOOR VERVOERSWIJZEN OVER LAND: dit omvat de binnenvaart, het spoor- en wegvervoer

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
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
РЗС	Републички завод за статистику Србије	Bureau voor de statistiek van Servië	Servië
Statbel	Statistics Belgium	Belgisch bureau voor de statistiek	België
Statistik Austria	Bundesanstalt Statistik Österreich	Federaal bureau voor de statistiek van Oostenrijk	Oostenrijk

■ ANDERE BRONNEN

Oorspronkelijke naam	Naam in het Nederlands	Land
Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen	Werkgroep voor energiebalansen	Duitsland
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Bondsagentschap voor de hydrologie	Duitsland
CCNR/ZKR/CCR	CCR	Europa
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)	Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)	Nederland
COCERAL	COCERAL	Europa
Danube Commission	Donaucommissie	Europa
De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg	België
Eidgenössische Steuerverwaltung	Federale belastingdienst	Zwitserland
European Commission	Europese Commissie	EU
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
Land Niederösterreich	Federale overheid van Neder-Oostenrijk	Oostenrijk
Mineralöl Wirtschaftsverband e.V.	Duitse brancheorganisatie voor de aardolie-industrie	Duitsland
Ministère de la transition écologique et solidaire	Ministerie van Ecologische en Solidaire Transitie	Frankrijk
OECD	OESO	Mondiaal
Oxford Economics	Oxford Economics	Verenigd Koninkrijk
Panteia	Panteia	Nederland
PJK International	PJK International	Nederland
Ports mentioned in the report	In het rapport genoemde havens	Europa
SPW Service Public de Wallonie	SPW Openbare Dienst van Wallonië	België
Statistikamt Nord	Bureau voor de statistiek van Hamburg en Sleeswijk-Holstein	Duitsland

Oorspronkelijke naam	Naam in het Nederlands	Land
Voies Navigables de France	Fransen waterwegbeheerder	Frankrijk
World Steel Association	Wereldstaalorganisatie	Mondiaal

BOEKEN, TIJDSCHRIFTARTIKELEN EN STUDIES

Titel in oorsprongstaal	Land
"As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, With Strings Attached" published on 9 September, 2017, The New York Times	Verenigde Staten
Bundesverband deutsche Binnenschifffahrt (2020), Pläne zum Ausstieg aus der Kohleverstromung belasten Schifffahrt und Häfen (press release 24 January 2020)	Duitsland
Commission Opinion issued at the request of Germany pursuant to the second subparagraph of Article 6(4) of Council Directive 92/43/EEC of 21 May 1992 regarding the deepening the Danube waterway between Straubing and Vilshofen; section Straubing-Deggendorf (Germany/Bavaria)	EU
Danube Commission market observation	Europa
Die Binnenschifffahrt, EU-Kommission macht Weg zum Donauausbau frei, 29 November 2019	Duitsland
European Union : https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/autumn-2019-economic-forecast-challenging-road-ahead_en#economic-forecast-documents	EU
Gevolgen grote Transitie en wereldhandel voor de binnenvaart - 2020-2040, Royal Haskoning DHV (December 2019)	Nederland
Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019), Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Februar 2019	Duitsland
Molgroup : https://molgroup.info/en/our-business/downstream/logistics	Hongarije
Schifffahrt, Hafen, Bahn und Technik (8/2019), Logistik folgt auf Kohle.	Duitsland
Swiss Association for Navigation and Port Economics, SVS aktuell, Dec. / January 2019, pages 7 - 8	Zwitserland
Via Donau, Annual report 2018	Oostenrijk
Weekblad Schuttevaer (2020): Wegvallen kolen is rampsenario, 29 January 2020	Nederland

■ KANTTEKENINGEN BIJ DIT OVERZICHT

- 1) "Totaal aandeel in de EU" betreft cijfers voor de EU met inbegrip van Zwitserland en Servië.
- 2) Voor het containervervoer heeft Eurostat geen gegevens voor Hongarije gepubliceerd.

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 van het goederenvervoer, gemeten in ton-kilometer. Dit bestrijkt het goederenvervoer over land, met inbegrip van de binnenvaart, het spoor en het wegvervoer. Voor de berekening van het wegvervoer wordt rekening gehouden met het aantal TKM op Hongaars grondgebied van vrachtwagens die in het buitenland geregistreerd staan, volgens de nieuwe methodologie van Eurostat in de reeks [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).

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 (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

SECRETARIAAT VAN DE CCR

Norbert **KRIEDEL** (econoom)

Laure **ROUX** (projectcoördinatie)

Lucie **FAHRNER** (communicatie)

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)

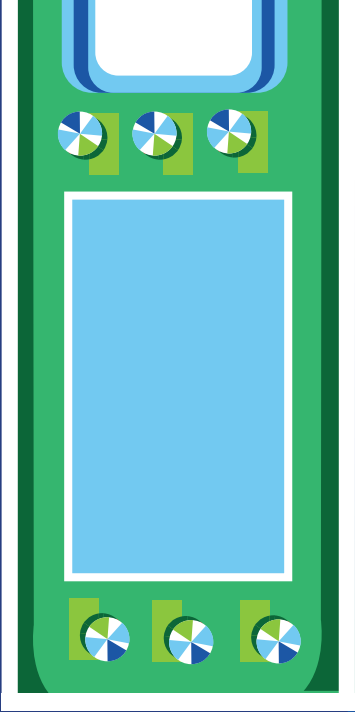
Barbara **VOLLATH-SOMMER** (Duits)

Pauline de **ZINGER** (Nederlands)

Veronica **SCHAUINGER-HORNE** (Extern - Engels)

Impressum: april 2020

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



Danaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

