

MARKET INSIGHT

EUROPESE BINNENVAART

GEPUBLICEERD
VOORJAAR 2017



In partnerschap
met de



Market Insight
EUROPESE BINNENVAART

Gepubliceerd
Voorjaar 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)

Economische context in Europa **(blz.16)**
Vervoersprestatie in de belangrijkste Europese
binnenvaartlanden **(blz.22)**
Droge en vloeibare bulkgoederen
en containervervoer **(blz.24)**
Binnenvaartoverslag van goederen in Europese
havens **(blz.26)**
Containervervoer in de Europese havens **(blz.28)**

03

EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN (BLZ.31)

Omzetontwikkeling in Europa **(blz.32)**
Vrachtprijzen **(blz.36)**

04

VOORUITZICHTEN (BLZ.41)

Focus op het vervoer van aardolieproducten
(blz.42)
Vooruitzichten voor de mondiale handel
en transporttendenzen **(blz.44)**



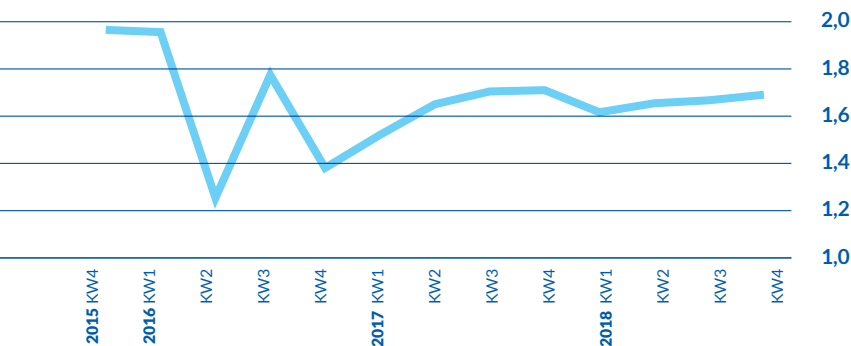
01

ECONOMISCHE
CONTEXT

ECONOMISCHE CONTEXT IN EUROPA

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

Bron: OESO - Economische vooruitzichten januari 2017



- Voor het derde kwartaal van 2016 wordt voor het BBP in vergelijking met het derde kwartaal 2015 een wereldwijde groei verwacht van 3% en voor de eurozone een groei van 1,7%. De prognoses liggen daarmee hoger dan de economische verwachtingen die eind 2016 (+0,2 pp) door de OESO en IMF bekend werden gemaakt.

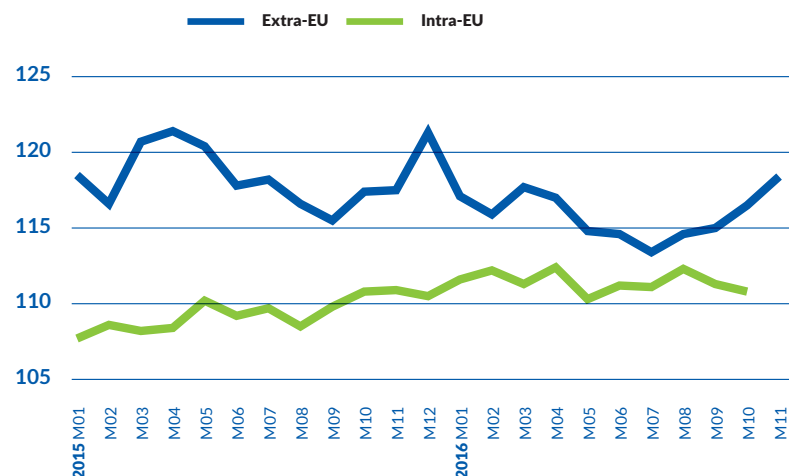
- Ter verklaring hiervoor worden twee redenen aangevoerd:

- In het kielzog van de stijgende grondstofprijzen trekt de wereldhandel weer aan, waardoor de opkomende markteconomieën die rijk aan grondstoffen zijn, hun handel met verder ontwikkelde landen zien toenemen. De opkomende economieën profiteren van het "terms-of-trade" effect, oftewel een verbeterde ruilvoet, hetgeen de gehele, wereldwijde handel ten goede komt.
- De financiële stimulansen voor de wereldeconomie die verwacht worden als gevolg van de nieuwe economische aanpak van de VS-regering.

- Voor de komende periode van 2017-2018, verwachten de OESE en IMF een vergelijkbare groeipercentage als wat in het derde kwartaal 2016 voor de eurozone werd berekend (tussen 1,6% en +1,8%).

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

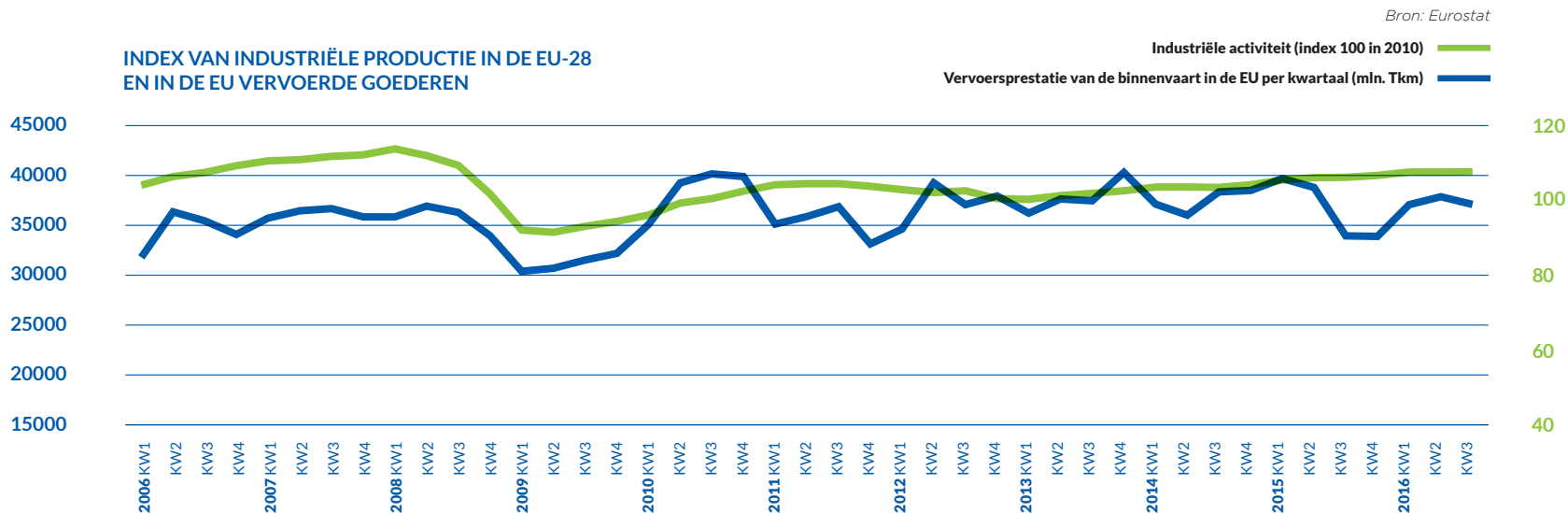
Bron: Eurostat



- Na de verlangzaming van de wereldhandel in de eerste helft van 2016, trok de uitvoer van goederen en diensten in de tweede helft van 2016 weer aan, waarbij voor 2017 en 2018 een verder herstel wordt verwacht.
- De reden hiervoor moet gezocht worden in stijgende grondstofprijzen, waardoor de handelsvoorwaarden voor grondstofrijke ontwikkelingslanden verbeteren en zij van hun kant meer goederen uit EU-landen kunnen importeren.¹

¹ Zie: Europese Commissie (2016), Europese economische vooruitzichten, najaar 2016 en winter 2017. [Terms of trade = relatie tussen de uitvoer- en invoerprijzen van een land]

INDUSTRIËLE ACTIVITEIT EN BINNENVAART



- De industriële activiteit neemt in de EU gestaag toe en deze trend zal zich naar verwachting in 2017 en 2018 voortzetten, geflankeerd door de toegenomen dynamiek in de wereldhandel en de positieve weerslag van het expansiegerichte financiële beleid van de VS.
- Hoewel de transportvraag in de binnenvaart zich gedeeltelijk hersteld had van de lading die in het najaar van 2015 verloren ging (de Donau kreeg al tijdens de zomer van 2015 te kampen met een inkrimping), heeft de periode van laagwater in het najaar van 2016 opnieuw geleid tot minder vrachtvervoer.



**TOENAME VAN DE
INDUSTRIËLE PRODUCTIE
IN DE EU MET**

1,4%

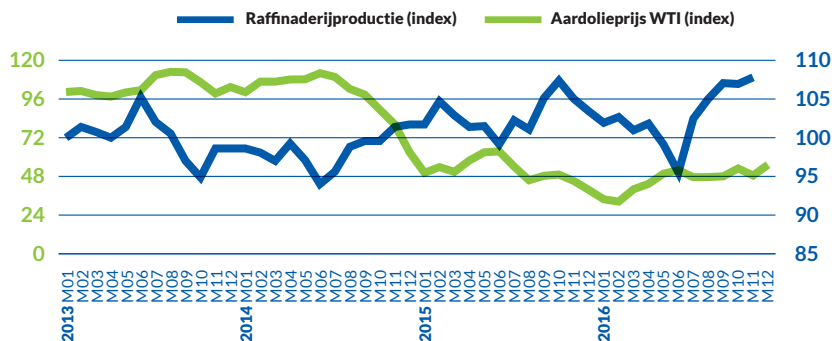
IN KW3 2016 T.O.V. KW3 2015

ECONOMISCHE SITUATIE VAN AAN DE BINNENVAART GERELATEERDE SECTOREN

Het segment aardolieproducten

RAFFINADERIJPRODUCTIE IN DE EU EN PRIJS VAN RUWE AARDOLIE (INDEX M1/2013 = 100)

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

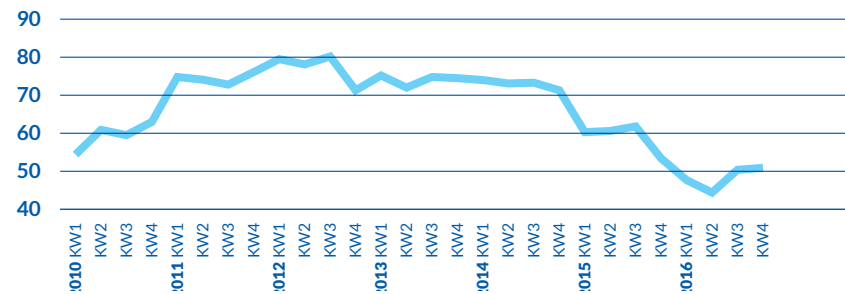


- Nadat de prijzen in februari 2016 het laagste prijsniveau sinds jaren hadden bereikt (30 US-\$ per vat), stabiliseerden de olieprijsen zich in de tweede helft van 2016 binnen een bandbreedte van 45-55 US-\$ per vat.
- Deze prijsstabilisatie bood de raffinaderijsector nog steeds een voldoende grotewinstmarge, hetgeen de verklaring vormt voor de toegenomen raffinaderijproductie in de tweede helft van 2016.
- De overeenkomst die de OPEC in november 2016 bereikte, zal de olieprijsen in 2017 verder verhogen, mede omdat dit vanaf januari 2017 de olietoevoer wereldwijd met 1,2 miljoen vaten per dag zal verminderen.
- De stijgende aardolieprijzen hebben echter belangrijke neveneffecten: minder conventionele aardolievelden worden opnieuw winstgevend en bereiken een break-even-punt als de aardolieprijs de drempel van ongeveer 50 US-\$ overschrijdt. Als gevolg hiervan komt meer aardolie op de markt, waardoor de stijging van de aardolieprijs wordt beteugeld.

- Alles bij elkaar genomen valt te verwachten dat de olieprijsen in 2017 ergens tussen de 50 en 60 US-\$ per vat zullen schommelen, met als consequentie dat de raffinaderijproductie en in het verlengde daarvan de vraag naar vervoer van aardolieproducten slechts in beperkte mate zal worden geremd (bron: OilPrice.com en Europese economische vooruitzichten).
- Parallel aan de verwachte ontwikkelingen van de aardolieprijs, zullen de brandstofkosten voor de binnenvaart in 2017 vermoedelijk tussen de 50 tot 60€/100L liggen.

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

Bron: CBRB



Staalnijverheid

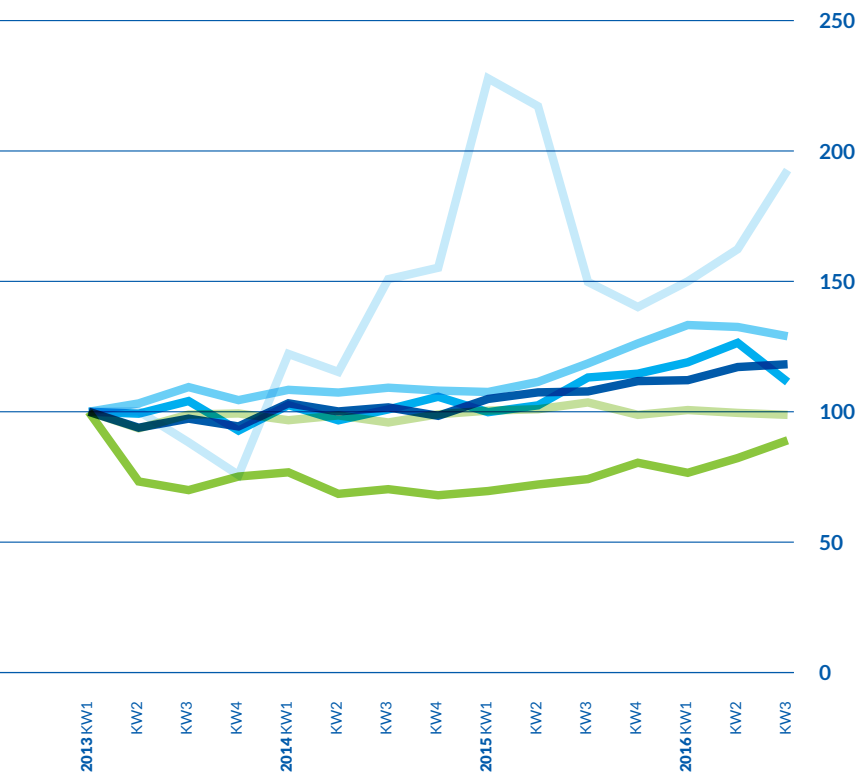
- De huidige situatie wordt gekenmerkt door stabilisatie en stagnatie. De Duitse Wirtschaftsvereinigung Stahl geeft aan dat de Duitse staalnijverheid een kleine toename in de binnengekomen orders heeft vastgesteld, zodat voor de staalproductie in 2017 eveneens een lichte toename te verwachten valt (+1%).
- Kijken wij naar de staalproductie in Oostenrijk, dan kan tussen 2015 en 2016 een daling van 3,2% worden vastgesteld (bron: World Steel Association).
- De staalproductie in Roemenië daalde in 2016 met 2%, terwijl de Servische staalproductie met 23% toenam dankzij rechtstreekse Chinese investeringen (overname van de staalfabriek in Smederovo/Donau).

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 hangt af van de bouwactiviteiten en de ontwikkeling van winningsplaatsen in rivieren.
- In de EU nemen de bouwactiviteiten licht toe, terwijl er in Nederland zelfs sprake is van een sterke groei. In Frankrijk kan voor deze sector sinds 2015 een groei worden vastgesteld en verwacht wordt dat deze positieve tendens zich zal voortzetten.

Landbouwproducten

- De oogsten tonen in de tweede helft van 2016 in Europa grote verschillen. In West-Europa hebben ongunstige weersomstandigheden tot enorme verliezen geleid: Volgens de organisatie Agrimer, is de graanoogst in Frankrijk in 2016 1/4 lager uitgevallen dan het gemiddelde over de afgelopen 5 jaar, en 1/3 lager dan in 2015. Ook in Duitsland viel de oogst veel lager uit in 2016. Dit heeft negatieve gevolgen voor het vervoer van tarwe over de Rijn, Seine en andere waterwegen in Frankrijk en Duitsland.
- In het Donaugebied was de oogst in het najaar van 2016 groter dan in vorige jaren (bron: Agrimer). Dit heeft de uitvoer van graan over de Donau en in de zeehaven van Constanza, met inbegrip van aanvoer uit Servië en Hongarije, naar landen in Zuid-Europa en Noord-Afrika, duidelijk bevorderd. Verwacht wordt dat Roemenië in 2016 als grootste exportland voor graan in Europa uit de bus zal komen, nog voor Frankrijk en Duitsland.

20%

**AANDEEL VAN DE LANDBOUWPRODUCTEN
IN HET JAARLIJKSE TONNAGE
DAT OVER DE FRANSE WATERWEGEN
VERVOERD WORDT**



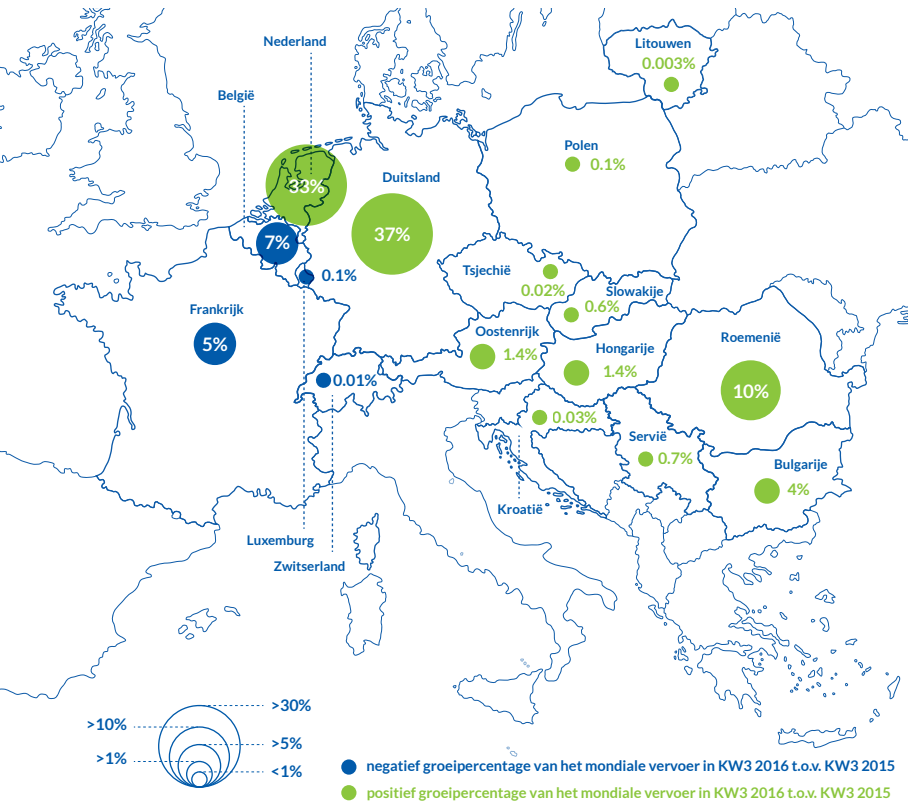
02

VRACHTVERVOER
DOOR DE
BINNENVAART
EN IN HAVENS

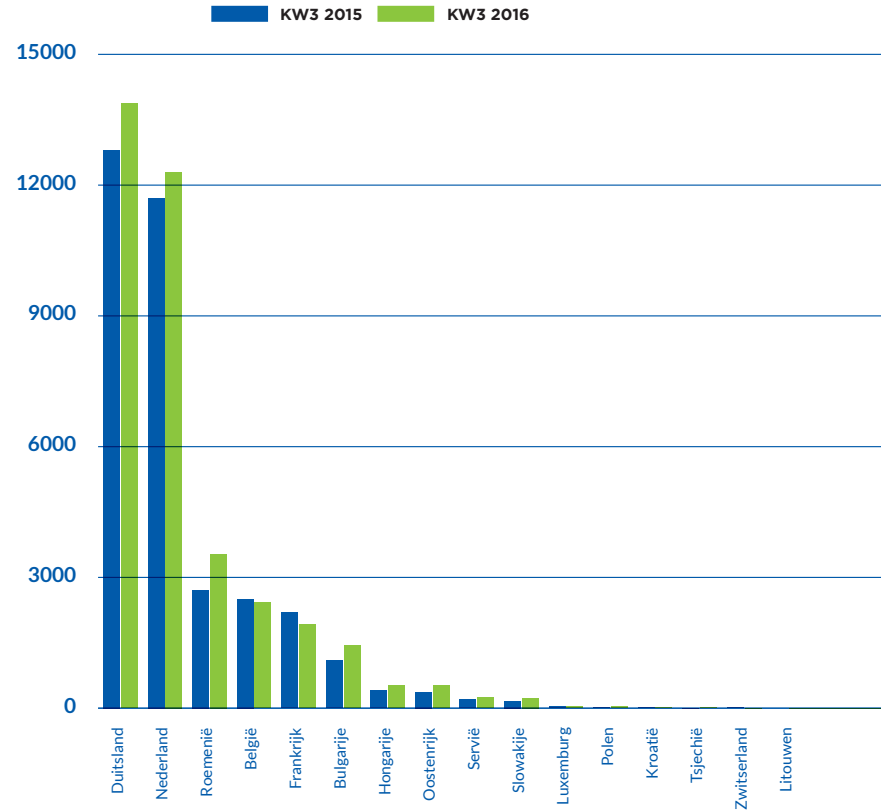
VERVOERSPRESTATIE IN EUROPA

VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK EUROPEES LAND - VERGELIJKING TUSSEN KW3 2015 EN KW3 2016 (VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)

Aandeel van de TKM van het land in de totale vervoersprestatie in Europa



Vervoersprestatie (in Mio. tkm)

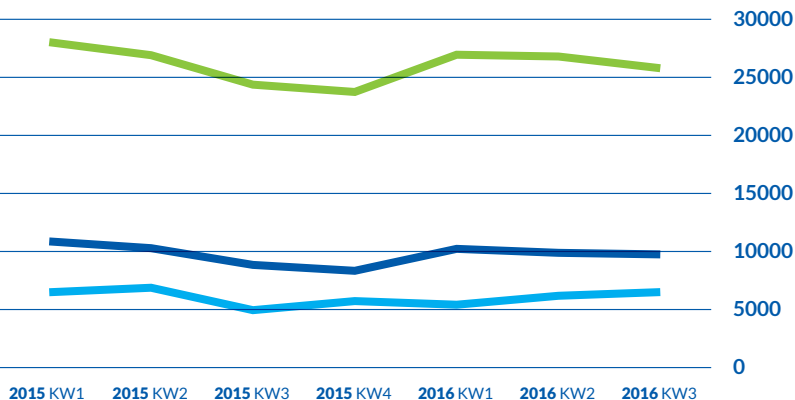


- In het derde kwartaal van 2016 waren de Rijnoversteden in Europa goed voor 82% van de door de binnenvaart vervoerde goederen, terwijl de Donaulanden 17% vertegenwoordigden.

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

Bron: Destatis, nationale bureaus voor de statistiek

— Traditionele Rijn — Donau
— Rijn, zijrivieren en Noord-Zuid-as

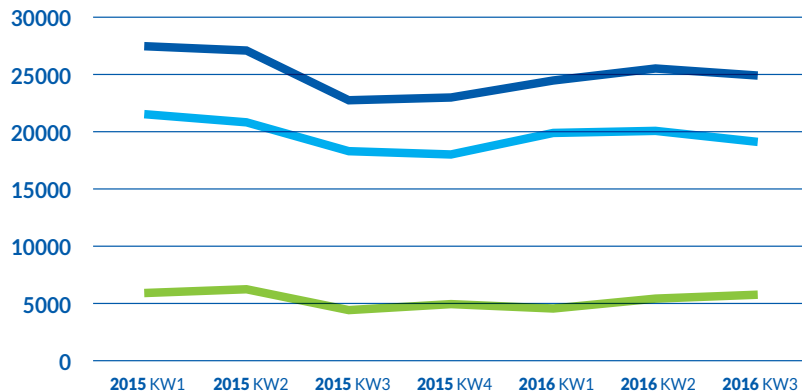


- In het derde kwartaal van 2016 werden er over de traditionele Rijn (de Rijn tussen Zwitserland en de Duits-Nederlandse grens) 47,5 miljoen ton goederen vervoerd. Dit komt overeen met een stijging van 8,8% in vergelijking met de laagwaterperiode in het derde kwartaal van 2015, maar een stagnatie ten opzichte van het tweede kwartaal van 2016. De vervoersprestatie lag 10% hoger dan in het derde kwartaal van 2015, en bleef dus ongewijzigd ten opzichte van het tweede kwartaal van 2016.
- Het vervoer over de Donau toonde een significante verhoging in het derde kwartaal van 2016 (+30% op kwartaalbasis ten opzichte van het voorafgaande jaar voor de landen aan de Midden- en Beneden-Donau, en +40% voor de Boven-Donau in Oostenrijk en Slowakije), hetgeen samenhangt met een enorme inhaalslag in het vervoer van bulkgoederen (ijzererts, cokeskolen, granen), dat in het derde en vierde kwartaal van 2015 zeer te lijden had gehad onder de laagwaterperiodes.

VERVOERSPRESTATIE IN DE DROGELADINGVAART IN EUROPA (KWARTAALCIJFERS - MLN. TKM)

Bron: Nationale bureaus voor de statistiek, CCR

— Droge lading - Europa — Droge lading - Rijnsoeverstaten — Droge lading - Donaulanden

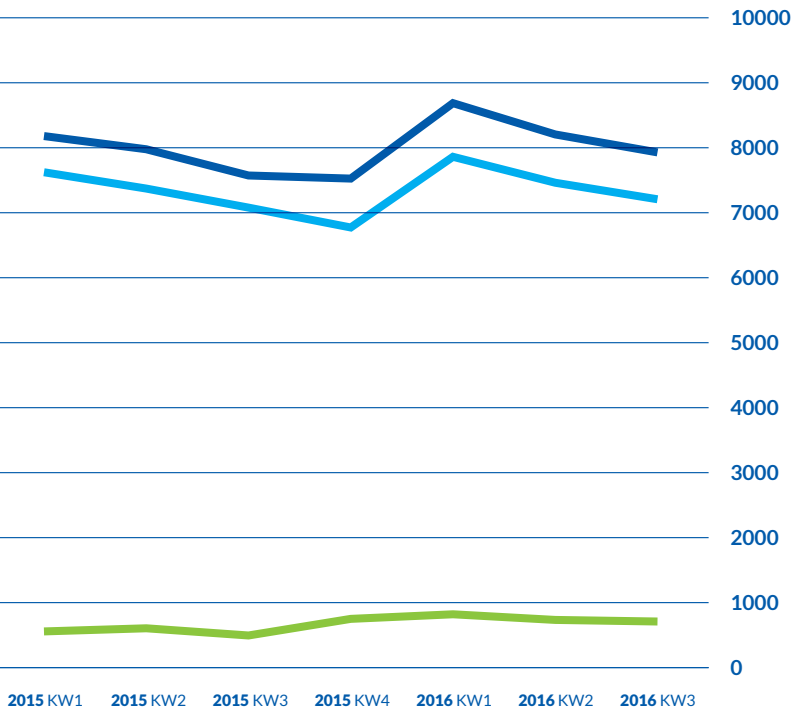


- Vergelijkt men de cijfers voor de drogelading voor de Rijnsoeverstaten met eerdere jaren, dan kan worden vastgesteld dat het herstel vanaf het derde kwartaal van 2015 niet voldoende was om weer het niveau te bereiken van begin 2015. Het herstel brak halverwege af en in het derde kwartaal van 2016 zette opnieuw een daling in.
- De Donaustaten hadden in het derde kwartaal van 2016 betere waterstanden dan in hetzelfde kwartaal in 2015. Daar kwamen in 2016 nog de goede oogsten bij, met gevolg dat beide factoren samen een stijging van de vervoersprestatie in het drogeladingsegment in de Donaulanden opleverde.

VERVOERSPRESTATIE TANKVAARTIN EUROPA
(KWARTAALCIJFERS – MLN. TKM)

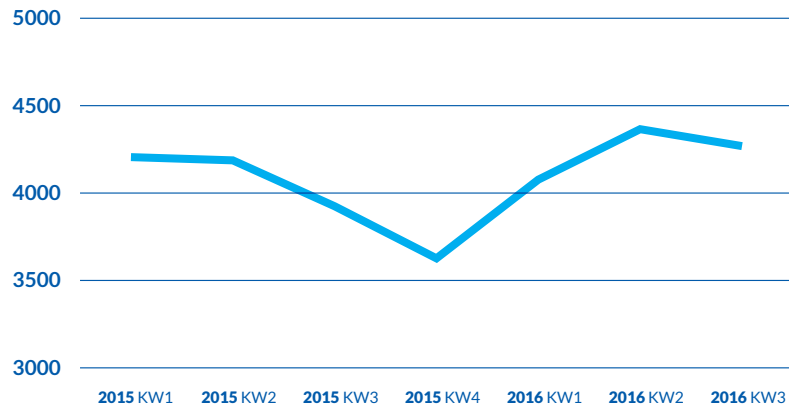
Bron: Nationale bureaus voor de statistiek, CCR

- Vloeibare lading - Europa
- Vloeibare lading - Rijnoverstaten
- Vloeibare lading - Donaulanden



VERVOERSPRESTATIE CONTAINERVERVOER IN EUROPA
(KWARTAALCIJFERS – MLN. TKM)

Bron: Nationale bureaus voor de statistiek, CCR

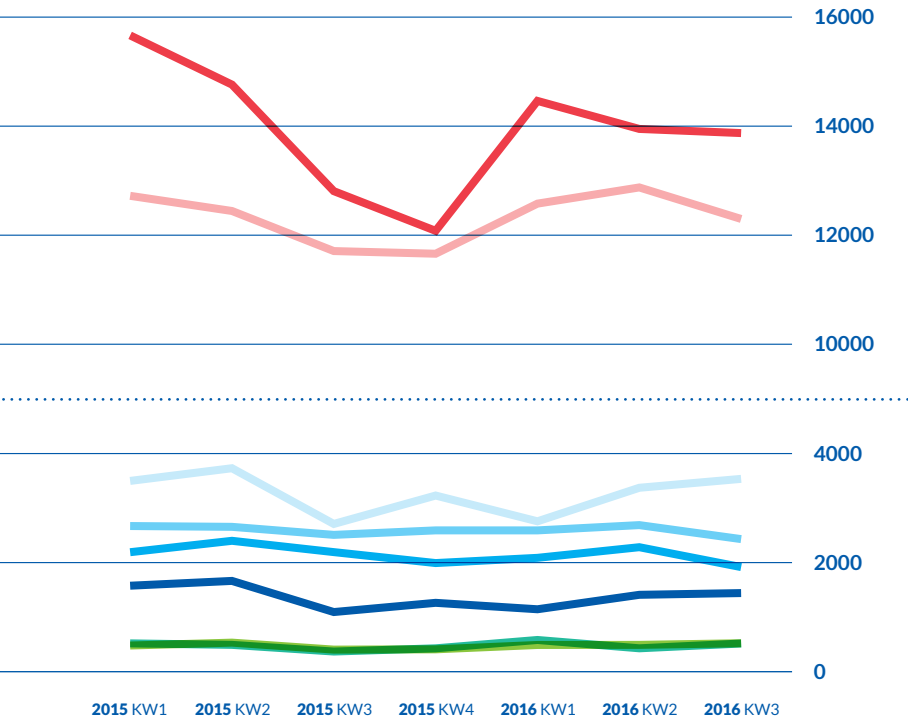


- Bij het vervoer van vloeibare goederen en containers werddaarentegen niet alleen de achterstand weer ingehaald, maar werden de niveaus van het derde kwartaal van 2015 in beide segmenten overschreden. Na de piek in het eerste kwartaal van 2016 liep de vervoersprestatie bij het vervoer van vloeibare bulkgoederen echter weer terug, terwijl het containervervoer een vervoersprestatie van meer dan 4 miljard TKM wist te behouden.
- Het vervoer van containers over de Donau is marginaal en daarom kan het containervervoer in Europa min of meer gelijk gesteld worden aan het containervervoer in de Rijnoverstaten.
- Het containervervoer over de traditionele Rijn bedroeg 4,2 miljoen ton goederen en lag bij 581 duizend TEU. Vergeleken met het derde kwartaal van 2015, viel het vervoer uitgedrukt in ton 8% hoger uit, en uitgedrukt in TEU, 6%.

VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN

VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE
BINNENVAARTLANDEN (KWARTAALCIJFERS – MLN. TKM)

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



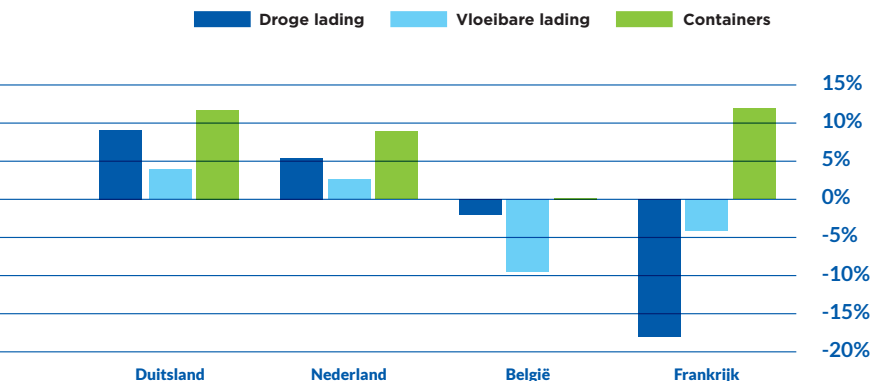
Bron: Eurostat en nationale bureaus voor de statistiek

- Vergeleken met het tweede kwartaal van 2016 daalde de vervoersprestatie in Nederland met 4% en in Duitsland met 1%.
- Vergeleken met het derde kwartaal van 2015 lag de vervoersprestatie in het derde kwartaal van 2016 in Nederland 5% hoger en in Duitsland 8%. Het hogere groeipercentage in Duitsland weerspiegelt de grote inhaalslag die geleverd wordt om het hiaat in het drogeladingsegment op te vangen.
- In Frankrijk kreeg de binnenvaart het in het derde kwartaal van 2016 zwaar te verduren, met name vanwege de slechte oogsten. Volgens de landbouwvereniging Agrimer is de uitvoer van granen vanuit Frankrijk naar overzeese landen in vergelijking met dezelfde periode een jaar eerder, gehalveerd (-50%). Dit leidde ertoe dat het drogeladingsegment er 18% op achteruit ging ten opzichte van de vervoersprestaties die in het derde kwartaal van 2015 en het tweede kwartaal van 2016 werden bereikt.
- Terwijl het segment van de vloeibare lading in Frankrijk in het derde kwartaal van 2016 iets terugliep, wist het containersegment een verhoging te boeken: +12% in vergelijking met het derde kwartaal van 2015 en +2% in vergelijking met het tweede kwartaal van 2016.
- In de Donaulanden kan een zeer sterke toename in de vervoersvraag worden waargenomen, zowel voor de Boven-Donau (Oostenrijk, Slowakije), als voor de Midden-Donau (Hongarije, Servië, Kroatië) en de Beneden-Donau (Roemenië, Bulgarije). Dit hangt voornamelijk samen met het herstel van het vervoer van bulkgoederen voor belangrijke marktsegmenten voor de binnenvaart op de Donau, zoals de staalnijverheid, de chemische industrie en de landbouw- en levensmiddelensector.
- In Kroatië en Servië zwakte de vervoersvraag in het derde kwartaal van 2016 af in vergelijking met het vorige kwartaal, terwijl in Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Roemenië en Bulgarije de vervoersvraag bleef stijgen.

DROGE EN VLOEIBARE BULKGOEDEREN EN CONTAINERVERVOER

DROGE EN VLOEIBARE BULKGOEDEREN EN CONTAINERVERVOER (KW3 2016 VS. KW3 2015 -%)

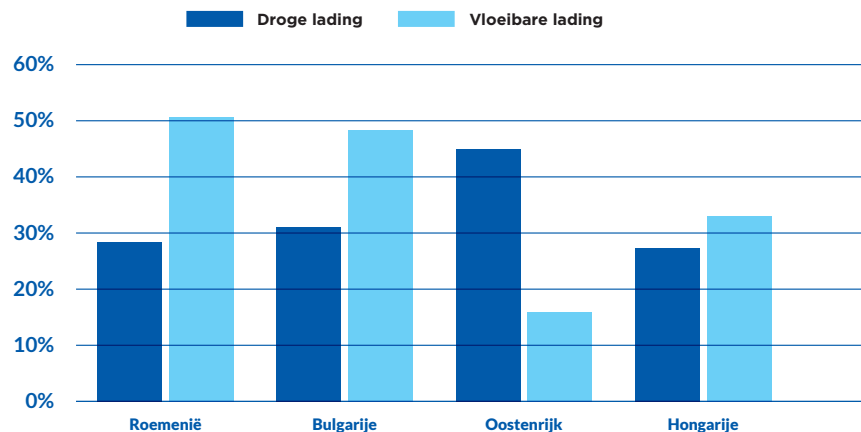
Bron: Eurostaten nationale bureaus voor de statistiek



- Hoewel de niveaus van het derde kwartaal van 2015 ruim werden overschreden (+12% in Duitsland; +9% in Nederland), toonde het toch meestal florissante containervervoer in deze twee landen een kleine daling ten opzichte van de vervoersprestatie in het tweede kwartaal van 2016: -3% (DE) en -2% (NL). Dit neemt niet weg dat het containervervoer nog steeds een stijgende tendens blijft tonen, met name in deze twee landen. Tussen het eerste kwartaal van 2011 en het derde van 2016, is zowel in Nederland als in Duitsland de vervoersprestatie in het containervervoer op kwartaalbasis met 33% toegenomen.
- Het vervoer van droge goederen deed het een stuk beter in Duitsland (+ 8%), hetgeen vooral te danken zal zijn geweest aan een inhaaleffect. Ook in Nederland viel dit cijfer hoger uit(+5%). In Frankrijk waren het vooral de slechte oogsten die leidden tot een sterke daling van 18%.

VERANDERINGSPERCENTAGE IN DE VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN DE DONAUSTATEN (KW3 2016 VS KW3 2015 -%)

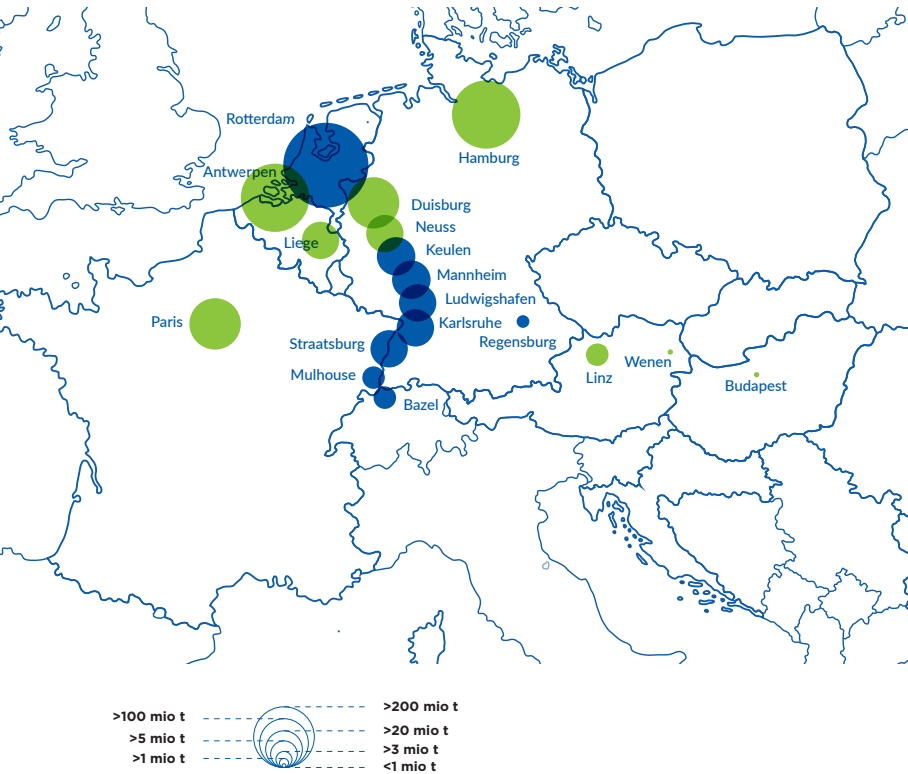
Bron: Eurostaten nationale bureaus voor de statistiek



- Als algemeen, dominerend marktsegment in het Donaugebied, wordt het drogeladingsegment gekenmerkt door een hoge volatiliteit vanwege de grote rol die de landbouwproducten spelen en ook vanwege de specifieke situatie dat de waterstanden van de Donau sterk kunnen variëren.
- Op de Boven-Donau in Oostenrijk is het drogeladingsegment van groot belang voor het vervoer van ijzererts en metaal. In dit segment kon een zeer sterke groei van 50% worden vastgesteld in vergelijking met het derde kwartaal van 2015. De groei is te danken aan een forse toename in het vervoer stroomopwaarts van ijzererts naar Oostenrijk en van metaalproducten stroomafwaarts naar de Midden- en Beneden-Donau. Ook voor de landbouwproducten kon een sterke stijging worden vastgesteld.
- Zowel in het midden- als lager gelegen Donaustroomgebied is het vervoer van aardolieproducten sterk toegenomen. Voor de Midden-Donau hing dit samen met een groter vervoer stroomopwaarts van olieproducten van Hongarije naar Slowakije.

BINNENVAARTOVERSLAG VAN GOEDEREN IN EUROPESE HAVENS

VERANDERINGSPERCENTAGE TUSSEN KW1-KW3 2015 EN KW1-KW3 2016



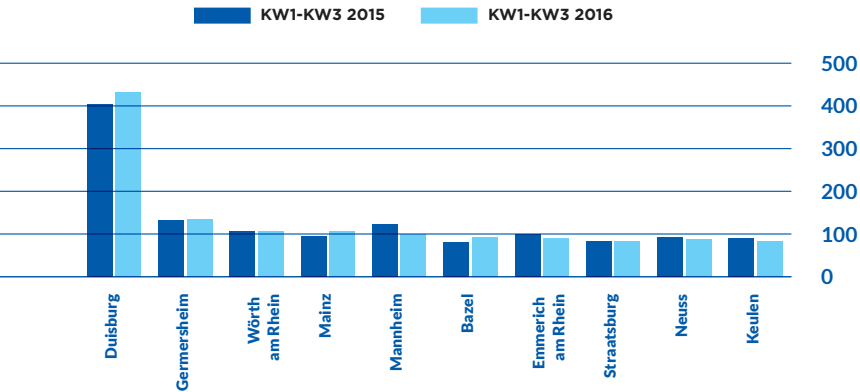
● positief groeipercentage van het mondiale vervoer in KW3 2016 t.o.v. KW3 2015
● negatief groeipercentage van het mondiale vervoer in KW3 2016 t.o.v. KW3 2015

- Het maritieme vervoer van goederen is in de haven van Rotterdam in de eerste drie kwartaal van 2016 vergeleken met dezelfde periode in 2015 met 2% afgenomen. De oorzaak hiervan moet gezocht worden in een geringere aanvoer van kolen en staal. De haven van Antwerpen wist dankzij een meer vervoer in het segment van vloeibare bulkhet vervoer te verhogen met 3,3%, terwijl droge lading afnam. In de haven van Hamburg stagneerde het goederenvervoer (+0.3%).
- Het binnenvaartvervoer in de grootste Europese binnenvaarthaven, Duisburg, bereikte in de eerste negen maanden van 2016 47 miljoen ton (+3,8% vergeleken met het jaar ervoor). Ongeveer 90% van het vervoer over water in Duisburg houdt verband met internationaal vervoer voor de staalnijverheid. Deze internationale binnenvaartactiviteiten bestaan grotendeels uit de invoer van goederen (ijzererts, kolen, etc.) en wel voor 82%, terwijl slechts 12% wordt uitgevoerd (staalproducten en dergelijke).
- In de op één na grootste binnenvaarthaven, de haven van Parijs, boekte de binnenvaart een kleine groei van 1%, als gevolg van een toename in het vervoer van bouwmaterialen, die goed zijn voor 50% van het binnenvaartvervoer in Parijs en daarmee - uitgedrukt in overgeslagen hoeveelheden - de belangrijkste goederengroep vormen. Een ander belangrijk segment zijn landbouwproducten en levensmiddelen, die op hun beurt echter zwaar te lijden hadden onder de slechte oogst in Frankrijk, waardoor het vervoer met 19% terugliep.
- De haven van Luik, die qua grootte op de derde plaats staat, boekte een stijging in het binnenvaartvervoer van 6%. Net als in Parijs vormen ook in Luik bouwmaterialen het belangrijkste goederensegment in de binnenvaart en werd ook hier in 2016 een toename geregistreerd.
- In lijn met het toegenomen binnenvaartvervoer in de Donaulanden in 2016, nam ook de overslag van goederen in de binnenvaart tussen 2015 en 2016 toe (uitgaande van het gecumuleerde overslagvolume in het eerste, tweede en derde kwartaal). In alle Donaulanden levert dit voor de nationale binnenvaart positieve resultaten op voor de overslag: in Oostenrijk (+3,6%), in Kroatië (+28,8%), in Servië (+25,8%), en in Roemenië (+3,5%).
- In de haven van Izmail (Oekraïne), steeg de overslag in 2016 met 7% (KW1-KW3). Dit is voornamelijk te danken aan het feit dat er meer ijzererts naar de havens Linz (Oostenrijk) en Smederevo (Servië) werd vervoerd.

CONTAINERVERVOER IN DE EUROPESE HAVENS

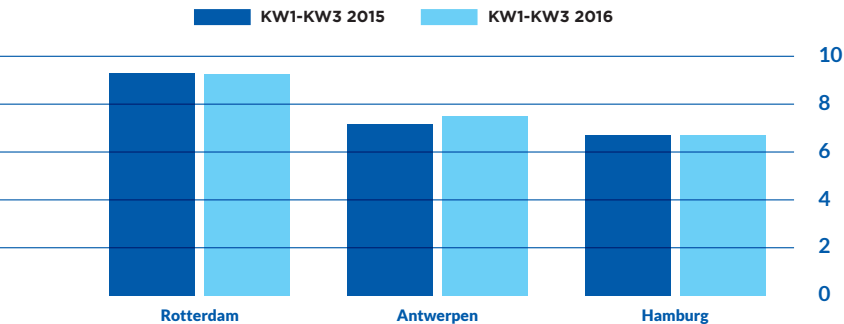
CONTAINERVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN EUROPESE BINNENHAVENS IN DE EERSTE DRIE KWARTALEN VAN 2016 EN 2015 (1000 TEU)

Bron: destatis, Autonome Haven van Straatsburg, Schweizerische Rheinhäfen



CONTAINERVERVOER IN DE ZEEVAART IN EUROPESE ZEEHAVENS IN DE EERSTE DRIE KWARTALEN VAN 2016 EN 2015 (IN MILJOEN TEU)

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



- Van de drie grootste Europese zeehavens zag de haven van Antwerpen het maritieme containervervoer in de eerste negen maanden van 2016 in vergelijking met 2015 met 5% toenemen.
- In Rotterdam, vielen de cijfers voor de eerste negen maanden van 2016 iets lager uit (-0,4%) dan in dezelfde periode het jaar ervoor. In Hamburg waren de resultaten gelijk aan die in het eerste tot en met derde kwartaal van 2015.
- De grootste Europese binnenvaart, Duisburg, registreerde een verhoging van 7% in het containervervoer. In de eerste negen maanden van 2016 kwam dit neer op 431.210 TEU.
- Voor de haven van Parijs zijn er geen statistische gegevens op kwartaalbasis beschikbaar, maar gemeten over het gehele jaar 2016 bedroeg de overslag 400.000 TEU (+7,3%).
- In Luik werd over 2016 in zijn totaliteit een sterke groei waargenomen van 40%, hetgeen neerkomt op bijna 57.000 TEU. Dit blijft echter nog steeds ver achter bij het totale containervervoer in de twee andere grote binnenvaarten, Parijs en Duisburg.
- Met uitzondering van Duisburg, toonden de resultaten in het containervervoer in de grote Rijnhavens een zeer uiteenlopend beeld. In Germersheim, aan de Oberrhein, werd een kleine toename waargenomen (+2,4%), in Mainz een sterke toename (+11%) en in Bazel een nog sterkere stijging (+13%). Onder de Rijnhavens waar het containervervoer in de eerste negen maanden van 2016 achterbleef in vergelijking met 2015, moeten Mannheim, Emmerich, Neuss en Keulen worden genoemd. In Straatsburg bedroeg het veranderingspercentage 0,2%.



03

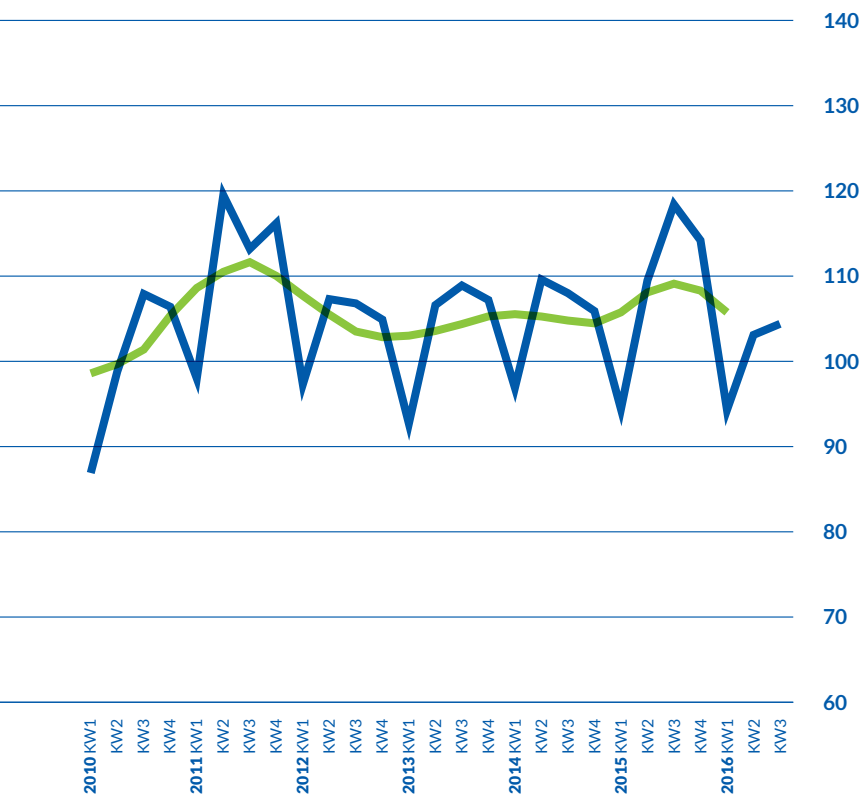
EXPLOITATIE- OMSTANDIGHEDEN

■ OMZETONTWIKKELING IN EUROPA

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

Bron: CBS

— oorspronkelijke datareeksen
— met seizoenscorrectie



- Vergelijkt men de jaren op kwartaalbasis, dan blijkt dat de omzet in de binnenvaart in Nederland in het derde kwartaal van 2016 met 12% is gedaald. Vergeleken daarmee is de omzet in de zeevaart 8,5% afgenomen en die in de gehele vervoerssector 1,5%.
- In vergelijking met de beide vervoersmodi over water is de omzet in het Nederlandse landvervoer gestegen, en wel in het wegvervoer met 2,8% en met 3,5% voor het spoor (bron: CBS).
- Dat de omzetzakking in de binnenvaart zo sterk is uitgevallen, is voornamelijk het gevolg van de uitzonderlijk hoge omzetniveaus in de jaren ervoor (in het derde kwartaal van 2015 werden de prijzen en de omzet aangejaagd door de lage waterstanden), hoewel de data toch ook andere inzichten opleveren: de omzet in de binnenvaart in het derde kwartaal van 2016 lag circa 5% lager dan het gemiddelde over de periode van 2005 tot 2016, als men alleen het derde kwartaal van deze jaren bekijkt.

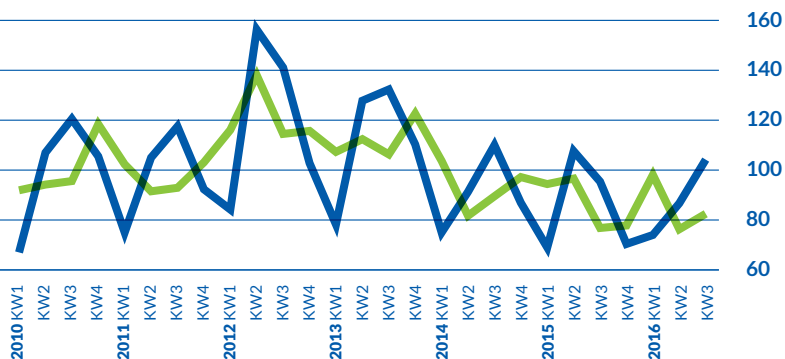
+1,2%

VERGELEKEN MET HET TWEEDE KWARTAAL VAN 2016 TOONDE DE OMZET IN DE NEDERLANDSE BINNENVAART **EEN KLEINE STIJGING VAN 1,2% IN HET DERDE KWARTAAL VAN 2016**. HETGEEN OVEREENSTEMT MET DE SEIZOENSGEBONDEN PIEKEN IN HET VRACHTVERVOER DIE NORMALITER IN DE TWEEDE HELFT VAN HET JAAR KUNNEN WORDEN WAARGENOMEN.

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

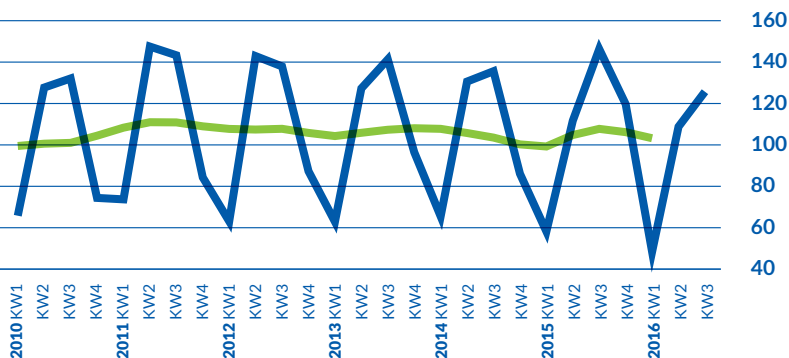
Bron: Eurostat

oorspronkelijke datareeksen met seizoenscorrectie

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

Bron: Statistik Austria

oorspronkelijke datareeksen met seizoenscorrectie



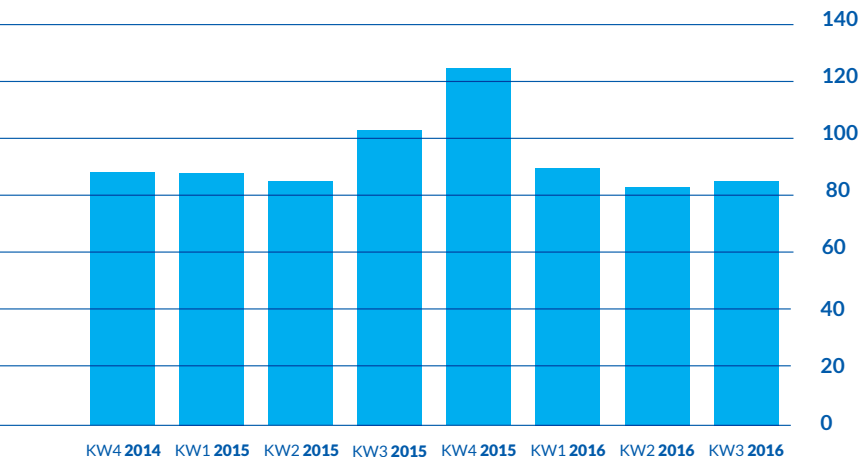
- In Oostenrijk, waar het aandeel van het passagiersvervoer in de omzet van de binnenvaart goed is voor 2/3 van het totaal, terwijl het vrachtvervoer slechts 1/3 voor zijn rekening neemt, steeg de omzet in het derde kwartaal van 2016 met 15% in vergelijking met het tweede kwartaal van dat jaar. Dit houdt voornamelijk verband met seizoenseffecten, aangezien het derde kwartaal voor de passagiersvaart het kwartaal is waarin de hoogste omzet van het gehele jaar wordt geboekt.
- Ten opzichte van het derde kwartaal van 2015 liep de omzet met 14% terug. Deze daling kan worden verklaard door de extreme laagwaterperiode in 2015, waardoor de prijzen en de omzet omhoog schoten. De kleine stijging in het aantal over de Boven-Donau in 2016 vervoerde passagiers bood daarentegen onvoldoende soelaas om een daling in de omzet te compenseren (bron: Donaucommissie).
- Hongarije is het Donauland waar, in tegenstelling tot Oostenrijk, het vrachtvervoer een hoger aandeel heeft in de omzet van de binnenvaart (bijna 3/4) dan het passagiersvervoer (ongeveer 1/4).
- Het omzetcijfer van de Hongaarse binnenvaart nam in de loop van 2016 toe, maar dit was eerder het gevolg van de gebruikelijke seizoensgerelateerde schommelingen in het vrachtvervoer. Eén en ander neemt niet weg dat het derde kwartaal van 2016 in vergelijking met het derde kwartaal 2015 voor Hongarije een omzetsijging van 9% laat zien.

2/3**AANDEEL VAN HET PASSAGIERSVERVOER
IN HET TOTALE OMZETCIJFER
VAN DE OOSTENRIJKSE BINNENVAART**

VRACHTPRIJZEN

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

Bron: CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek

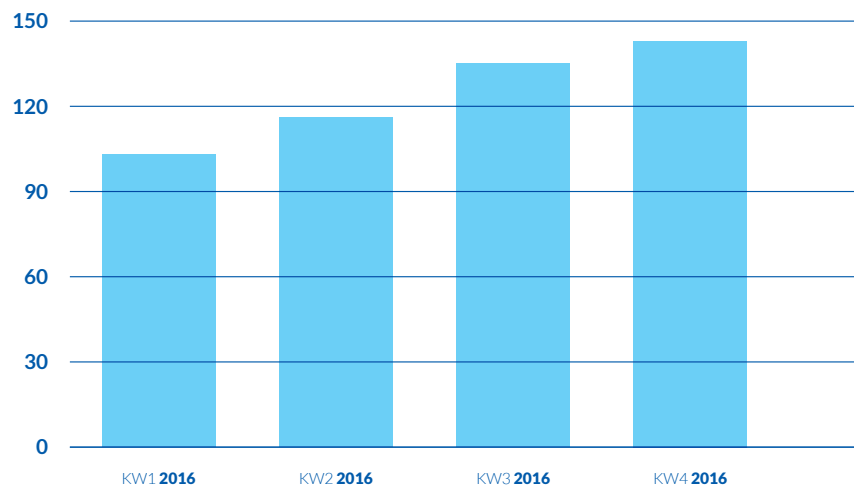


- De gemiddelde vrachtprijzen voor het vervoer van goederen (gemiddelde voor droge lading, vloeibare bulkgoederen en containers) lag in Nederland in het derde kwartaal van 2016 ver beneden het peil van het derde kwartaal van 2015 (-17,5%). Vergeleken met een kwartaal eerder (tweede kwartaal 2016), lagen de vervoersprijzen in het derde kwartaal van 2016 net iets hoger (+2,6%).
- In de tankvaart (vervoer van vloeibare producten) lagen de vrachtprijzen in het derde kwartaal van 2016 net als het gemiddelde voor de drie segmenten, eveneens net iets hoger dan in het tweede kwartaal van dit jaar (+2%).
- Vergeleken met het derde kwartaal van 2015 vielen de vrachtprijzen in de tankvaart 50% lager uit (zie ook afbeelding blz. 38). In het vierde kwartaal van 2016 trokken de vrachtprijzen weer aan op grond van de zeer lage waterstanden aan het einde van 2016.

- De schepen konden niet vol beladen worden, zodat er meer schepen ingezet moesten worden en de vlootcapaciteiten volledig benutmoesten worden. Dit leidde tot hogere kosten aangezien er meer schepen vrijgemaakt moesten worden.

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

Bron: Donaucommissie

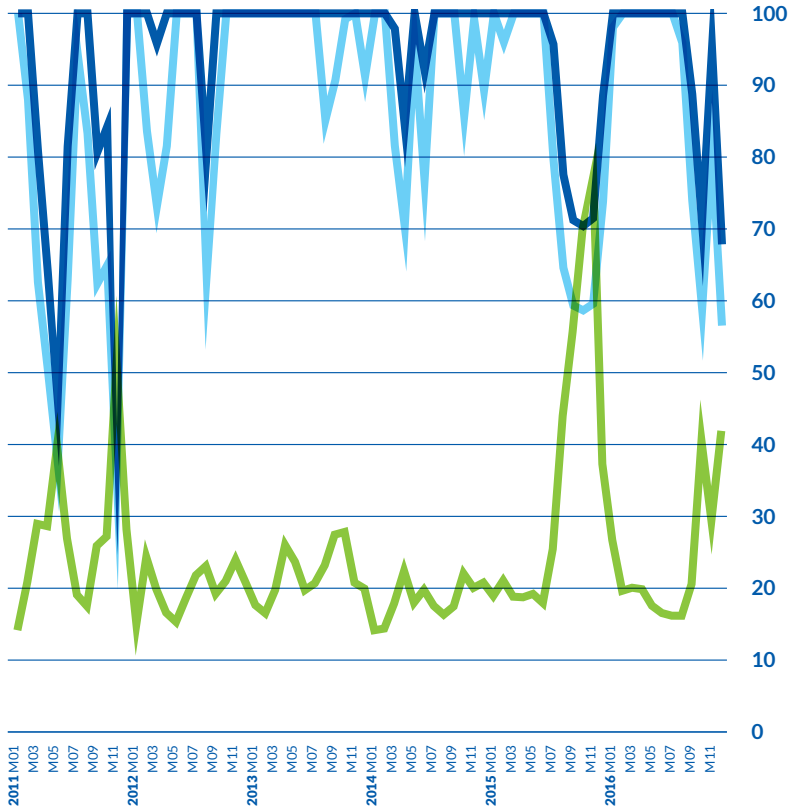


- Op de Donau worden de vrachtprijzen vooral bepaald door de bunkerbrandstofkosten. De brandstofkosten toonden in 2016 een sterk klimmende tendens. Volgens de Donaucommissie zijn de vrachtprijzen in de loop van 2016 sterk gestegen (vrachtprijzen gebaseerd op het vervoer van graan en chemische producten vanuit de binnenhavens aan de Midden-Donau).

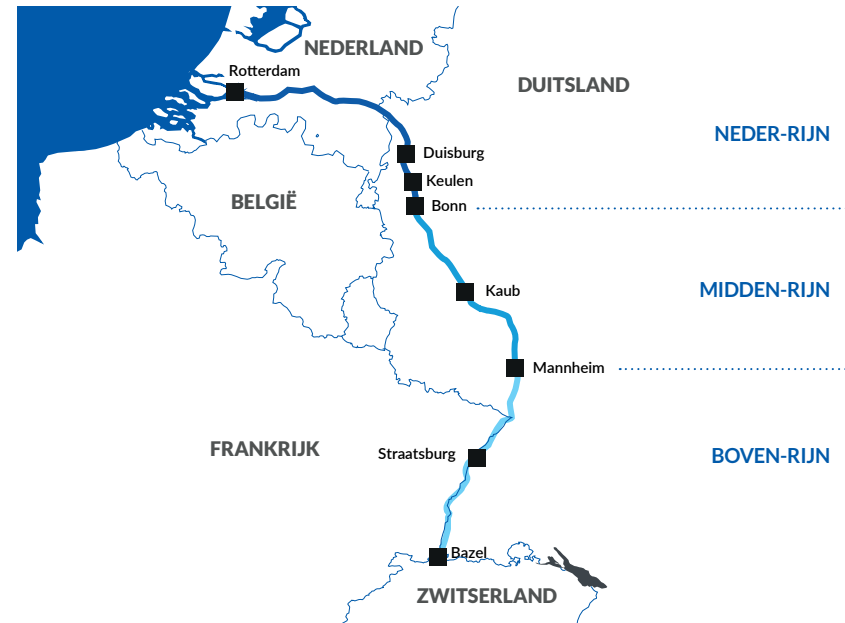
MAXIMALE LAADCAPACITEIT BIJKAUB/ MIDDEN-RIJN VOOR SCHEPEN MET EEN LAADDIEPTE VAN 2,5 EN 3 METER, IN VERGELIJKING MET DE VRACHTPRIJS-INDEX*

Bron: CCR en PJK International. * Vrachtprijzen in de tankvaart

— Laaddiepte (2.5 Meter)
— Laaddiepte (3.0 Meter)
— Vrachtprijs-index (2010 = 100)



- Uit onderzoeken die werden verricht door het Bundesamt für Güterverkehr, het Duitsfederaal bureau voor het vrachtvervoer, blijkt dat tijdens laagwaterperiodes schepen opnieuw in de vaart worden genomen, met dien verstande dat de actieve vloot groter wordt. Dit leidt tot een permanente uitbreiding van het aanbod op de markt, omdat veel van deze opnieuw in bedrijf genomen schepen niet meer uit de vaart worden genomen op het moment dat de waterstanden zich herstellen. Na de laagwaterperiode komen hierdoor de vervoersprijzen onder druk te staan.
- Verder staan de prijzen nog onder druk door een voortschrijdende marktconsolidatie: de concentratie van vrachtondernemingen in steeds grotere bedrijven stelt de ondernemingen in staat om de bedrijfskosten per eenheid te reduceren, maar het gevolg is wel dat de druk op de prijzen toeneemt. Hoewel deze consolidatie de marktintegratie in de binnenvaart ten goede komt, kan dit tot problemen leiden voor de winstgevendheid en bedrijfsmodellen van kleinere ondernemingen.





04

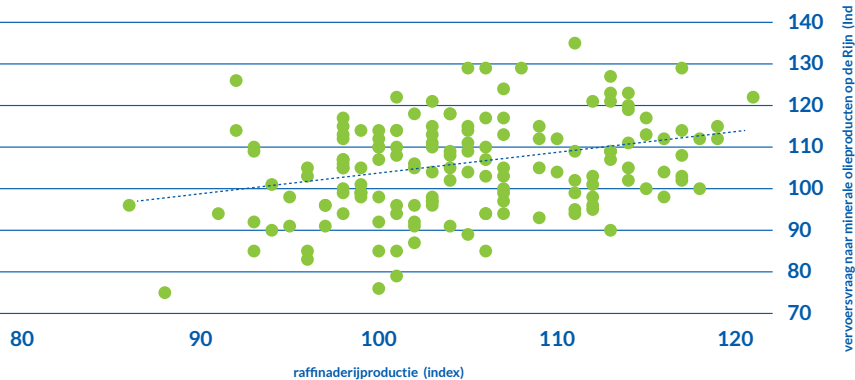
VOORUITZICHTEN

FOCUS OP HET VERVOER VAN AARDOLIEPRODUCTEN

- In deze sector wordt de binnenvaart gebruikt voor de logistiek rond gereede producten: de tankvaart vervoert stookolie, benzine, diesel en andere raffinaderijproducten van de raffinaderij naar opslagplaatsen en commerciële ondernemingen. Het modaal aandeel van de binnenvaart ligt voor sommige producten bij meer dan 50% en kijkt men naar het modaal aandeel van de binnenvaart in Nederland voor geraffineerde aardolieproducten, dat ligt dit percentage zelfs bij 90% (bron: Eurostat).
- Ruwe aardolie- de grondstof voor de raffinaderijen - wordt daarentegen voor een groot deel via pijpleidingen of over zee aangevoerd (als de raffinaderijen aan de kust gelegen zijn).
- In Europa zijn de meeste raffinaderijen in het Rijnstroomgebied te vinden, waarbij de grootste productieplaatsen gelegen zijn in de gebieden rond de havens van Rotterdam, Antwerpen en Keulen.
- De vraag naar vervoer van minerale olieproducten wordt positief beïnvloed door een hoge output van de raffinaderijen en lage aardolieprijzen.

VERHOUDING TUSSEN DE DUITSE RAFFINADERIJPRODUCTIE EN DE VERVOERSVRAAG NAAR MINERALE OLIEPRODUCTEN OP DE RIJN

Bron: Eurostatendestatis. * Cijfers op maandbasis van 1/2004 tot 1/2016



90%

**AANDEEL VAN DE BINNENVAART
IN HET VERVOER VAN GERAFFINEERDE
AARDOLIEPRODUCTEN IN NEDERLAND**

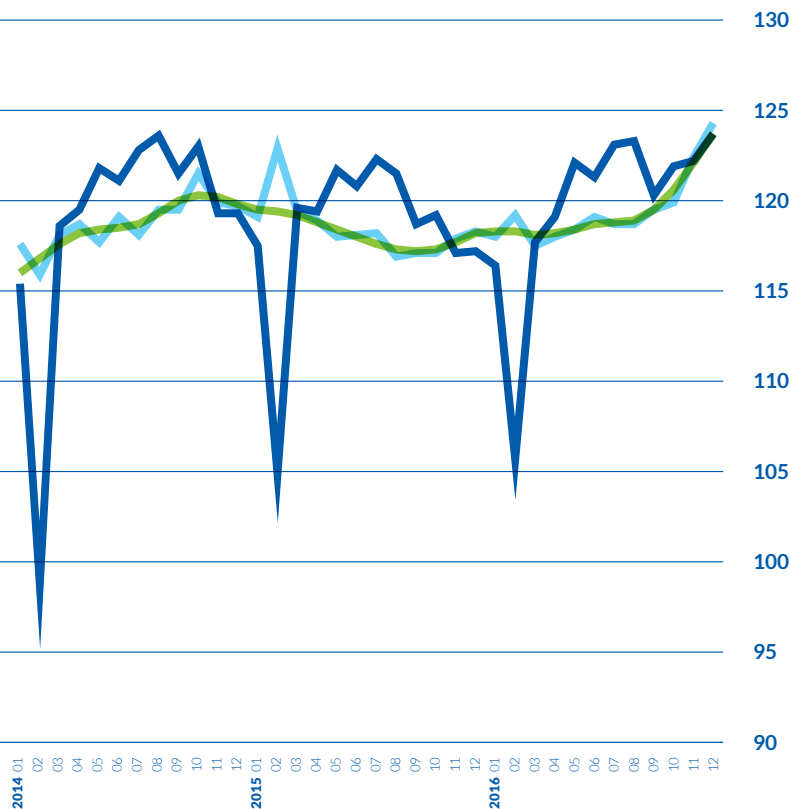
- Er is een positieve correlatie tussen het vervoer van aardolieproducten over de Rijn en een hoge raffinaderijproductie.
- De vooruitzichten voor de raffinaderijproductie hangen meer in het algemeen samen met de ontwikkeling die de olieprijs in 2017 zullen gaan doormaken. Aan het begin van 2017 lagen de prijzen boven de 50 US-\$ per vat.
- Verwacht wordt dat de aardolieprijzen in 2017 in geringe mate zullen stijgen, hetgeen een vrij negatief effect zal hebben op de raffinaderijproductie en dus op de vraag naar vervoer van aardolieproducten.
- De daling in de vervoersvraag zal naar verwachting ook beperkt blijven, omdat de aardolieprijzen in 2017 vermoedelijk de drempel van 60 à 70 US-\$ per vat niet zullen overschrijden als gevolg van het feit dat in 2017 naast de gebruikelijk winningsgebieden, ook andere winningsgebieden opnieuw geëxploiteerd zullen worden.
- Het vervoer van aardolieproducten zal dus in het kielzog van de verwachte, lichte stijging van de aardolieprijzen en dus een kleine afname in de raffinaderijproductie in 2017 waarschijnlijk licht afnemen.

VOORUITZICHTEN VOOR DE MONDIALE HANDEL EN TRANSPORTTENDENSEN

RWI/ISL CONTAINEROVERSLAG INDEX

Bron: Berekeningen van RWI en ISL uitgaande van gegevens van 81 havens

— oorspronkelijke data — seizoens- en werkdagcorrectie
— cyclische trendcomponent



- De RWI/ISL containeroverslag-index is gebaseerd op gegevens van 81 containerhavens over de gehele wereld, die samen goed zijn voor 60% van de wereldwijde overslag van containers.
- Deze index is een vroege indicator voor de wereldhandel en het containerzeevervoer.
- Recente indexgegevens wijzen op een toename in het containervervoer en de wereldhandel in 2017, waardoor ook het vervoer van containers in de binnenvaart in 2017 zou kunnen aantrekken.



TRENDS IN DE VERVOERSVRAAG IN 2017 IN DE RIJNOEVERSTATEN

Bron: CCR

	Belangrijkste factor(en)	Trends in de vervoersvraag in 2017
Landbouwproducten	Oogstresultaten	dalend (1 ^{ste} semester) en stijgend (2 ^{de} semester)
IJzererts	Staalproductie	gelijkblijvend
Metaal	Staalproductie	gelijkblijvend
Steenkool	Weersomstandigheden & energiebeleid, gedeeltelijk de staalproductie	dalend
Zand, aarde & bouwmaterialen	Bouwactiviteiten	stijgend
Containers	Wereldhandel	stijgend
Aardolieproducten	Olieprijzen & raffinaderijproductie	dalend
Chemische producten	Chemische productie	stijgend

- Het enige verschil met vroegere marktobservatie-rapporten betreft het segment van de aardolieproducten, waar de verwachte prijsstijging in 2017 een wijziging in de trend met zich meebrengt van “gelijkblijvend” naar “dalend”. Voor de andere segmenten blijven de algemene tendensen van kracht.
- De tegenvallende oogsten in West-Europa in 2016 zullen tot minstens medio 2017 een negatieve uitwerking hebben op het vervoer van landbouwproducten. Daar staat tegenover dat de goede oogst in het Donagebied de vraag naar vervoer in dit segment ten goede zal komen.
- Ook wat het staalsegment betreft, zullen de tendensen tussen het Rijn- en het Donaustroomgebied vermoedelijk uiteenlopen: zoals reeds vermeld in het vorige rapport, wordt uitgegaan van een stagnatie in de West-Europese staalnijverheid, en dus ook een gelijkblijvende vraag naar vervoer van ijzererts en metaal, terwijl in het gebied rond de Boven-Donau de vraag waarschijnlijk zal toenemen.
- De vooruitzichten voor steenkool blijven in West-Europa niet zeer rooskleurig, gezien het onverminderde streven om over te stappen naar hernieuwbare energiebronnen. Volgens statistieken van de AGEB, de Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (de werkgroep energiebalansen), is het verbruik van steenkool in de Duitse energiesector in 2016 met 4% gedaald, terwijl het verbruik van kolen in de Duitse staalnijverheid gelijk bleef.
- Als gevolg van de stijgende tendens die zich aftekent in de containeroverslag-index van RWI/ISL, vallen de vooruitzichten voor het containervervoer in West-Europa positief uit; in het Donagebied heeft het containervervoer nog steeds te lijden onder de problemen die samenhangen met de waterweginfrastructuur.
- De prognoses voor de sector van vloeibare bulkgoederen laat een gemengd beeld zien. Voor West-Europa zou de ononderbroken normalisatie van de olieprijsen moeten leiden tot een lichte afname van de vervoersvraag naar aardolieproducten. De vraag naar vervoer van chemicaliën zal naar verwachting daarentegen de opwaartse trend blijven volgen. In het Donagebied is de vervoersvraag in deze sector wezenlijk kleiner dan in West-Europa.

WOORDENLIJST

MLD.: miljard

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

EU: Europese Unie

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: (Inland Waterways Transport) binnenvaart

BELADINGSGRAAD: percentage van het maximale laadvermogen van een schip

MIO: (MLN.) miljoen

OESO: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling

PP: procentpunten

KW1: 1ekwartaal

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

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

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

OMZET: verkoopvolume na aftrek van omzetbelasting

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

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
FranceAgrimer	France Agrimer	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.

De vervoersprestatie per vervoerssegment van Hongarije en Bulgarije is gebaseerd op de uitsplitsing van het vervoersvolume in Hongarije en Bulgarije per kwartaal die door de nationale bureaus voor de statistiek wordt verstrekt.

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 (marktobservatie)

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: April 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