

JAARVERSLAG VAN DE MARKTOBSERVATIE VAN DE BINNENVAART IN EUROPA: EDITIE 2022

Ref: CC/CP (22)11

De **Centrale Commissie voor de Rijnvaart** (CCR) heeft het genoegen het **jaarverslag** over de Europese Marktobservatie van de Europese binnenvaart **2022** te kunnen presenteren, dat ook deze keer weer tot stand is gekomen in het kader van de nauwe, jarenlange samenwerking met de **Europese Commissie**.

De publicatie van het jaarrapport van de marktobservatie van de Europese binnenvaart is een voorbeeld voor de **succesvolle samenwerking op Europees niveau**, waar alle spelers en stakeholders in de Europese binnenvaart bij betrokken zijn, inclusief de riviercommissies en de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Een inleidend voorwoord van Godfried Smit, secretaris-generaal van de **European Shippers' Council (ESC)**, en van de Secretaris-generaal van de **CCR**, Lucia Luijten, onderstreept nogmaals de uitdrukkelijke Europese dimensie van deze publicatie.

Het nieuwe jaarrapport gaat **uitgebreid in op de marktsituatie** en de ontwikkelingen in de Europese binnenvaart **in 2021**.

Hieronder vindt u de **samenvatting** van dit verslag. Het verslag kan volledig in pdf-formaat worden gedownload in het Frans, Duits, Nederlands of Engels of rechtstreeks online worden ingezien op: www.inland-navigation-market.org.

Wij wensen u veel leesplezier!

SAMENVATTING

Het jaar 2021 werd gekenmerkt door een robuust herstel dat samenhangt met het feit dat in verschillende goederensegmenten in de binnenvaart weer overslag- en vervoersniveaus van voor de pandemie werden bereikt of zelfs overschreden. Onder invloed van het economische herstel was in de tweede helft van het jaar een reeds oplopende tendens van de grondstofprijzen te zien. De handel in industriële componenten werd echter ook verstoord als gevolg van de snel stijgende vraag.

Het economisch herstel was met name goed zichtbaar in het binnenvaartvervoer, waar in 2021 in vergelijking met 2020 in vrijwel alle marktsegmenten van deze sector groei kon worden waargenomen. Het vrachtvervoer over de traditionele Rijn steeg met 5,4%, hoewel het nog steeds 3,2% onder het niveau van 2019 lag. Ook de vervoersprestatie steeg in 2021 met 4,5% in vergelijking met 2020, maar blijft daarbij nog steeds achter bij de waarde van voor de coronacrisis.

De grotere staalproductie en de hoge gasprijzen jagen de vraag naar kolen op en in het kielzog daarvan is er meer vervoer van kolen over de Rijn, dat in 2021 met 28,5% toenam. De sterke toename van het kolenvervoer over de Rijn ging hand in hand met een toename van het kolenvervoer over zee. De haven van Amsterdam is een goed voorbeeld voor deze trend, waar de overslag van over zee aangevoerde kolen in 2021 met 41% steeg. Dankzij het herstel in de staalproductie is voor ijzererts en metalen de situatie vergelijkbaar met een consistente groei van respectievelijk 15,7% en 11,2%. Andere vrachtsegmenten, namelijk containers, agribulk en voedingsmiddelen, zand, stenen en grind, alsook aardolieproducten en chemische producten zijn min of meer op hetzelfde peil gebleven.

De economische opleving die in 2021 werd waargenomen, is goed af te lezen in de tendensen voor de overslag van goederen in de belangrijkste Europese zeehavens. Terwijl in de haven van Hamburg het binnenvaartvervoer sterk daalde (-16%), kon in de belangrijkste Europese zeehavens juist een toename het vervoer van goederen worden vastgesteld, (+6% voor de haven van Rotterdam, +9,7% voor de haven van Constanța, +9% voor de North Sea Port, +7,5% voor de haven van Antwerpen).

Alles bij elkaar gezien hebben ook de waterstanden het herstel in het vrachtvervoer een handje geholpen. Op de Rijn waren er in 2021 slechts weinig dagen waar het waterpeil kritisch werd. Een voorbeeld is de peilschaal bij Kaub aan de Middenrijn, waar het waterpeil in 2021 slechts tien dagen onder het kritische laagwaterniveau (Overeengekomen Lage Rivierstand) lag, terwijl dit in het 'laagwaterjaar' 2018 107 dagen waren. Als men de waterstandsgegevens voor de Donau analyseert, ziet men daarentegen een aantal laagwaterdagen in 2021 dat iets hoger ligt, ook als men de gehele periode van 2015 tot 2021 bekijkt.

Hoewel de waterstanden over het algemeen vrij gunstig waren, vielen de vaaromstandigheden aan het einde van het jaar (KW4 2021) slechter uit. De lagere waterstanden leidden in het vierde kwartaal van 2021 tot hogere transport- of vrachtprijzen, met name voor droge lading die op de spotmarkt werd aangeboden. De vrachtprijzen voor vloeibare lading vielen de afgelopen twee jaar wat zwakker uit, waarbij alleen in het vierde kwartaal van 2021 het plaatje er anders uitzag als gevolg van de lage waterstanden. De redenen hiervoor hangen samen met de lagere vraag naar vervoer van vloeibare goederen als gevolg van de Covid-19-pandemie.



DE CCR IN HET KORT

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de organisatie van de Rijnvaart. De CCR is actief op technisch, juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, sociaal verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Afgezien van de Rijn, ontplooit de CCR vandaag de dag talrijke activiteiten die betrekking hebben op de Europese waterwegen in ruimere zin. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. **+33 (0)3 88 52 20 10**

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org



Voor het vrachtvervoer wijzen de vooruitzichten in het algemeen op herstel in 2022-2024. Echter, de neerwaartse risico's waarmee deze vooruitzichten zijn omgeven, zijn aanzienlijk gezien de Russische agressieoorlog tegen Oekraïne en de gevolgen daarvan voor de economie. Het gaat voornamelijk om prijsstijgingen van grondstoffen en verstoringen in de bevoorrading.

Het vervoer van graan zal ongetwijfeld gevolgen ondervinden van de oorlog in Oekraïne, aangezien dit conflict nu al tot ernstige knelpunten heeft geleid in de uitvoer van graan uit de regio rond de Zwarte Zee naar talrijke graanconsumerende markten. De consequentie daarvan is dat andere graanexporterende regio's belangrijker worden. Verwacht wordt dat de graanproducerende regio's in Frankrijk en het binnenvaartvervoer naar het achterland over de Franse waterwegen zullen profiteren van deze situatie. De zee-rivierhaven van Rouen is een belangrijke exporthub voor graan en binnenvaartschepen vervoeren het graan vanuit het achterland naar deze haven. Hier kan een opleving worden verwacht van de handelsstromen tussen de haven van Rouen naar landen in Noord-Afrika, waar het binnenvaartvervoer van graan in Noord-Frankrijk dan ook van zal kunnen profiteren. Veel landen in Noord-Afrika zijn grote importeurs van graan en moeten de levering van graan zekerstellen.

In 2021 is het aantal in Europa geregistreerde schepen in de Rijnsoeverstaten gestegen tot meer dan 10.000 schepen. In de Donaulanden zijn dit er 3.500, in de overige Europese landen 2.300. In 2021 werden er minder nieuwe drogeladingschepen gebouwd, het aantal van 26 schepen in 2020 daalde met acht eenheden naar 18 in 2021. Aan de andere kant werden er vier nieuwe tankschepen meer gebouwd: 40 in 2019, 54 in 2020 en 58 in 2021. De meerderheid van deze nieuwe schepen zijn te vinden in de capaciteitscategorieën van 3.000-4.000 ton en 2.000-3.000 ton.

De werkgelegenheid in het vracht- en passagiersvervoer in de Europese binnenvaartsector toont een belangrijke verandering in het patroon van 2019 tot 2020. De pandemie had met name voor het passagiersvervoer ernstige consequenties. Voor dit segment wordt een stijgende trend gemeld van 17.895 werknemers in 2010 naar 23.100 in 2019, terwijl de werkgelegenheid in 2020 enigszins daalde naar 21.023 tewerkgestelde personen. Het aantal personen dat werkzaam is in het vrachtvervoer ligt met 23.170 net iets hoger dan in de passagiersvaart.

De maatregelen die werden getroffen vanwege de Covid-19-pandemie hebben het passagiersvervoer in 2020 en 2021 zwaar getroffen. Hoewel vastgesteld kan worden dat de cruiseschepen in 2021 hun activiteiten dankzij de versoepeling van de maatregelen weer konden hervatten, ligt het aantal riviercruisereizen op de Rijn nog steeds 55% onder het niveau van voor de pandemie in 2019.

Het aantal cruiseschepen dat de sluis bij Iffezheim aan de Rijn passeerde, nam toe van 534 in 2020 tot 1.315 in 2021, hoewel dit cijfer nog ver achterblijft bij de 2.929 schepen die in 2019 bij deze sluis geteld werden. Voor de Donau en Moezel zijn de tendensen vergelijkbaar. Voor de Donau aan de Duits-Oostenrijkse grens steeg het aantal cruiseschepen dat de grens passeerde van 324 naar 1.255, maar ook dit cijfer is aanzienlijk lager dan de 3.668 schepen die in 2019 waargenomen werden. Voor de Moezel daalde het aantal van 1.536 naar 469 tussen 2019 en 2020, maar in 2021 werden er weer 1.000 passerende schepen geteld. Niet alleen bleef het aantal passerende schepen onder het niveau van voor de pandemie, ook de bezettingsgraad van de schepen bleef ver achter bij het niveau van 2019.

Ook al lijkt het inmiddels beter te gaan op de riviercruisemarkt, blijft de situatie voor de sector van het passagiersvervoer in 2022 gekenmerkt door veel onzekerheden die samenhangen met de aanhoudende oorlog in Oekraïne en de gestegen prijzen voor grondstoffen zoals staal, die gaan meewegen als het gaat om de bouw van nieuwe schepen.

Veel landen hebben in het voorjaar van 2022 hun grenzen voor reizigers weer geopend en er worden ook weer nieuwe orders geplaatst voor de bouw van riviercruiseschepen. De oorlog in Oekraïne veroorzaakt echter een zekere verstoring op de Europese markt voor riviercruises. Op de eerste plaats valt te verwachten dat de Beneden-Donau veel minder aantrekkelijk zal worden gevonden vanwege het potentiële risico om in de buurt van het oorlogsgebied te komen. Ten tweede zou dit ook gevolgen kunnen hebben voor de vraag naar passagiersvervoer op andere Europese rivieren. Toeristen afkomstig uit de VS zullen namelijk de oorlog in Oekraïne als onderdeel van Europa in het algemeen zien. De oorlog heeft ook tot gevolg dat er veel minder personeel uit Oekraïne beschikbaar is om in het segment van de riviercruises te werken. Tot slot komt daar nog bij dat de gestegen brandstofprijzen de kosten van een cruise zullen verhogen, wat eveneens het toerisme zal beïnvloeden.

DE MARKTOVERZICHT EN MARKTOBSERVATIE IN HET KORT

Het jaarrapport van de marktobservatie en de Market Insight zijn publicaties van de CCR over de binnenvaartmarkt in Europa. De CCR publiceert ook thematische rapporten, waarvan het onderwerp in overleg met de Europese Commissie wordt bepaald. Deze gratis publicaties bevatten analyses van de economische situatie die zowel voor de beroepsgroep en het bedrijfsleven als voor het vervoersbeleid en de administraties kunnen bijdragen aan de strategische besluitvorming. De vergaring en de analyse van deze gegevens door de CCR maken sinds 2005 onderwerp uit van een cofinanciering door de Europese Commissie. Deze vruchtbare samenwerking heeft de CCR in staat gesteld deze activiteit, die de CCR nu al bijna twee eeuwen voor de Rijnvaart verricht, uit te breiden tot alle Europese waterwegen.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org