

JAARVERSLAG VAN DE MARKTOBSERVATIE VAN DE BINNENVAART IN EUROPA: EDITIE 2023

Ref: CC/CP (23)05

De **Centrale Commissie voor de Rijnvaart** (CCR) heeft het genoegen het **jaarverslag** over de Europese Marktobservatie van de Europese binnenvaart **2023** 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 Helmut Habersack, voorzitter van de **Commissie voor de Hydrologie van het Rijnstroomgebied (CHR)**, 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 2022**. 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 2022 wordt gekenmerkt door een aaneenschakeling van gebeurtenissen die de economie in het algemeen onder druk zette. De binnenvaart bleef niet verschoond van de negatieve gevolgen van het gewapende conflict tussen Rusland en Oekraïne. Laagwater, de grondstofprijzen die explodeerden en de energiecrisis, om maar een paar nadelige factoren te noemen, waren niet bepaald bevorderlijk voor de binnenvaartactiviteiten. Alle vrachtsegmenten, met uitzondering van steenkool, lieten een krimp zien ten aanzien van de vervoerde hoeveelheden, hoewel de omvang van deze negatieve impact verschillend uitviel. In 2022 kan een economische recessie in het binnenvaartsegment van het vrachtvervoer worden vastgesteld. De hoeveelheid vervoerde vracht daalde in Europa met -5,5%. Voor de Rijn in zijn totaliteit (van Bazel tot aan de Noordzee) bedroeg de daling -6,8% ten opzichte van 2021. Kijkt men naar de traditionele Rijn (van Bazel tot aan de Duits-Nederlandse grens) dan daalde het vrachtvervoer vergeleken met 2021 met -7,8%, terwijl dit voor de Rijndelta in Nederland (van de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee) -5,7% was. De scheepvaart over de Donau werd beïnvloed door verschillende factoren als gevolg van de oorlog in Oekraïne, terwijl er juist eind 2021 en in de eerste twee maanden van 2022 positieve tekenen waren in de richting van een zekere toename van de vervoersvolumes. De oorlog liet zijn sporen achter en de vervoerde hoeveelheden liepen als gevolg daarvan in alle vrachtsegmenten in 2022 terug.

De energiecrisis in 2022 leidde tot een grotere vraag naar aardgas waardoor – vooral aan het begin van het jaar – de prijzen de lucht in schoten. Daarom werd gezocht naar andere energiedragers in plaats van aardgas zoals steenkool. De vraag naar steenkool steeg daardoor fors, wat bijdroeg aan een groeipercentage van +10,6% voor de gehele Rijn in vergelijking met 2021. De oorlog tussen Rusland en Oekraïne met daarnaast periodes van laagwater in 2022, gestegen prijzen voor grondstoffen die de productiekosten omhoog joegen, alsook de sluiting van de Oekraïense havens aan de Zwarte Zee, droegen samen bij aan een lagere vraag voor de resterende segmenten en in het kielzog daarvan een afname van het vrachtvervoer. Voor de Rijn kunnen duidelijke dalingen worden vastgesteld bij metalen (-7,5%), bouwmaterialen (zand, stenen, grind) (-12,1%), containers (-11,1%) en landbouw- en voedselproducten (-5,9%). In tegenstelling tot de significante verhoging in 2021 liet het segment ijzererts in 2022 een lichte daling zien (-2,8%). Ook chemicaliën kwamen iets lager uit dan in 2022 (-1,6%), nadat er vorig jaar een vrij stabiele, maar gematigde groei werd waargenomen. Over de Donau werd ook minder vervoerd, vooral over de Boven- en Midden-Donau. Met name het vervoer stroomafwaarts van graan en ander agribulk slonk aanzienlijk (vanuit de havens aan de Midden-Donau in de richting van Constanța). Daar staat tegenover dat het gebied rond de Beneden-Donau, en dan vooral de kanalen die de Donau verbinden met de Zwarte Zee, een duidelijk klimmende trend liet zien in de hoeveelheid vervoerde goederen.



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

De economische teruggang was ook in de belangrijkste Europese zeehavens te merken. Sommige zeehavens, zoals Hamburg en de North Sea Port, wisten echter in 2022 toch positieve groeicijfers te behalen. De haven van Rotterdam toonde een daling in het door de binnenvaart vervoerde volume (-4%) en dit gold ook voor de haven van Antwerpen-Brugge (-7,5%). De watergebonden binnenvaartoverslag in de haven van Constanța lag op hetzelfde niveau als in 2021. Sinds het begin van de oorlog bereikte de binnenvaartoverslag in deze haven voor vracht die verband hield met Oekraïne, 5,4 miljoen ton. Voor de belangrijkste binnenvaarthavens ging dit gepaard met een daling in 2022, met uitzondering van de twee Oekraïense havens Reni en Izmael, die een zeer sterke toename van de door de binnenvaart vervoerde hoeveelheden registreerden. Deze groei hangt samen met het feit dat de Oekraïense graanuitvoer via alternatieve routes moest verlopen.

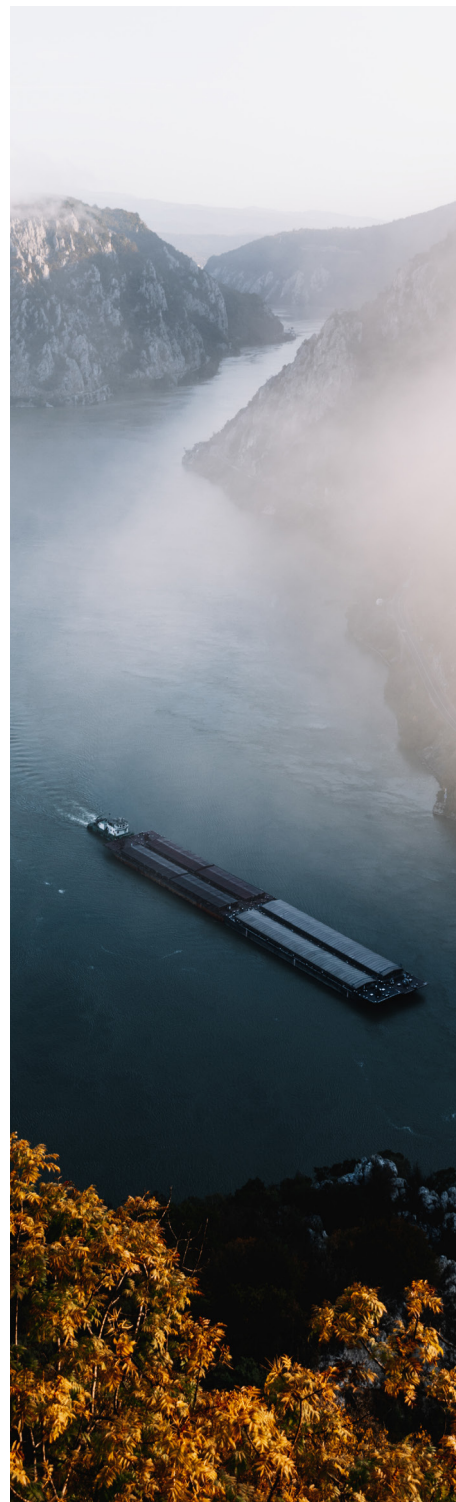
Het binnenvaartvervoer kreeg in 2022 in juli en augustus bovendien te kampen met laagwater. Tussen 2015 en 2022 zijn 2018 en 2022 overigens de jaren met het grootste aantal laagwaterdagen. Voor zowel de Rijn als de Donau wordt dit weerspiegeld in een hoger aantal kritische laagwaterdagen in 2022 dan in 2021. Dit cijfer ligt echter nog steeds onder het cijfer voor 2018. Bij de peilschaal van Kaub aan de Middenrijn lag het waterpeil in 2022 41 dagen onder de 'Overeengekomen Lage Rivierstand' (OLR), vergeleken met tien in 2021 en 107 in 2018. De twee in Duitsland gelegen peilschalen voor de Boven-Donau, Pfelling en Hofkirchen, registreerden voor de Donau in 2022 meer laagwaterdagen dan in 2021.

De gevolgen van het laagwater vertaalden zich, alle marktsegmenten bij elkaar genomen, in gestegen vrachtprijzen, die in 2022 vergeleken met 2021 gemiddeld 42,5% hoger lagen. De vrachtprijzen voor het vervoer van droge bulkloading en containers toonden onverminderd een stijgende trend vanwege het herstel van de vraag na de pandemie, hetgeen in 2022 nog werd verstrekt door de forse toename in het vervoer van steenkool, het laagwater en scheepscapaciteiten die van de Rijn naar het Donaugebied vertrokken. De vrachtprijzen in de tankvaart laten sinds 2019 eerder een dalende tendens zien, omdat de vervoersvraag wat zwakker uitviel dan bij de droge lading, zowel tijdens als na de pandemie. Het vervoer van vloeibare lading zat in 2022 echter ook in de lift met name vanwege het laagwater. Dit blijkt ook duidelijk uit de vrachtprijsindex tussen 2021 en 2022 voor de volatiele spotmarkt voor droge lading, die voor dit segment aan het einde van 2022 (KW3 en KW4) bij respectievelijk 240,9 en 203,9 lag, terwijl de vrachtprijsindices aan het einde van 2021 (KW3 en KW4) respectievelijk bij 118 en 159,1 lagen. Voor vloeibare lading waren de vrachtprijsindices respectievelijk 140,7 en 134,4 in 2022 (KW3 en KW4), tegen 92,9 en 114,2 in 2021 (KW3 en KW4).

In 2022 had Europa een vloot van bijna 15.000 binnenvaartschepen, waarvan pakweg 10.000 in de Rijnoverstaten geregistreerd zijn, 3.500 in de Donaulanden en 1.200 in andere Europese landen. Over het algemeen toonden de nieuwbouwactiviteiten tussen 2016 en 2020 een zekere opleving, die in de tankvaart echter wat pregnanter was dan in de drogeladingvaart. Het jaar 2021 werd gekenmerkt door een lichte afname in de nieuwbouw van schepen als gevolg van de verslechtering van de omstandigheden voor het vervoer door de pandemie en deze tendens versterkte zich in 2022. Terwijl het aantal drogeladingschepen hetzelfde bleef in vergelijking met 2021 (21 schepen), zijn er in 2022 31 nieuwe tankschepen gebouwd, hetgeen 27 minder is dan in 2021. Het aantal kleine drogeladingschepen loopt steeds verder terug, terwijl bij grotere schepen de trend eerder in de richting gaat van steeds grotere schepen (in de tankvaart) of ongeveer hetzelfde blijft (drogeladingschepen). Ten aanzien van de innovatie in de binnenvaartvloot om de emissies terug te dringen kan worden vastgesteld dat het aantal innovatieve schepen dat daadwerkelijk in de vaart is, minder dan 0,2% is van de totale binnenvaartvloot in Europa, hoewel hun aantal tussen 2021 en 2022 aanzienlijk is toegenomen.

Ten aanzien van het passagiersvervoer laten de cijfers zien dat er een herstel is ingetreden na de coronapandemie. Kijkt men naar de riviercruises dan tonen de aantallen scheepvaartbewegingen voor de Donau, Rijn en Moezel in 2022 een krachtige opleving in vergelijking met 2021 met waarden die eerder in de buurt liggen van die uit de pre-coronatijd. Deze scheepvaartbewegingen, die een goed beeld geven van de cruisevaartactiviteiten, lagen voor de Boven-Donau (bij de Duits-Oostenrijkse grens) en de Moezel respectievelijk 5% en 1% boven het precorona-niveau van 2019. Op de Rijn bleef dit cijfer 6,5% onder het niveau van 2019. Naast deze scheepsbewegingen is ook de ontwikkeling van het aantal passagiers en de bezettingsgraad van de cruiseschepen een maatstaf voor het herstel in de riviercruisesector. De cijfers voor deze twee indicatoren bevestigen dat de riviercruiseactiviteiten duidelijk aan een inhaalslag bezig zijn, ofschoon de niveaus nog steeds iets onder die van 2019 liggen.

De coronapandemie mag weliswaar voorbij zijn, toch werden er in 2022 nog niet zoveel nieuwe riviercruiseschepen gebouwd. Het jaar werd overschaduwed door inflatie, waardoor de scheepsbouwkosten stegen, hetgeen de nieuwbouw geremd zal hebben. De bouw van nieuwe schepen zal naar verwachting ook in 2023 vrij gering zijn. Het is interessant om vast te stellen



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

dat het gewapende conflict tussen Rusland en Oekraïne leidde tot een grotere vraag naar hotelcapaciteiten voor oorlogsvluchtelingen. Als gevolg daarvan worden sommige schepen nu ingezet als drijvende hotels, soms permanent (met name oudere schepen) of parallel aan de cruise-activiteiten.

Voor wat de werkgelegenheid betreft in de passagiersvaart in Europa kan een scherpe daling worden waargenomen tussen 2019 en 2020. Dit was een rechtstreeks gevolg van de Covid-19-pandemie, die de passagiersvaart zwaar trof en een abrupt einde maakte aan de positieve trend die sinds 2010 kon worden vastgesteld. Het aantal tewerkgestelden bedroeg 17.895 in 2010, 23.100 in 2019 en 17.503 in 2020. Dat neemt niet weg dat het aantal bedrijven vanaf 2013 continu gestegen is (van 3.529 bedrijven in 2013 naar 4.231 in 2020). In de sector goederenvervoer toont het werkgelegenheidsniveau een licht dalende tendens sinds 2010 (23.300 in 2010, 22.365 in 2019 en 22.417 in 2020). Het laagste punt in werkgelegenheid werd bereikt in 2018, wat echter samen zou kunnen hangen met de lage waterstanden. Voor deze sector wordt dit ook weerspiegeld in de trend voor het aantal actieve ondernemingen (van 5.995 bedrijven in 2010 naar 5.486 in 2020). De netto omzet van de binnenvaartvrachtbedrijven in de EU (plus Zwitserland en Servië) kwam in 2020 uit op ongeveer 6,6 miljard euro. Voor de ondernemingen in de passagiersvaart lag dit cijfer in 2020 bij 1,6 miljard euro.

Alles bij elkaar genomen zijn de vooruitzichten voor het vrachtvervoer vrij gunstig, vooral vanaf 2024 en daarna. Het blijft echter moeilijk in 2023 precieze voorspellingen te doen voor de nabije toekomst vanwege de zeer wisselende omstandigheden tegen de achtergrond van het gewapende conflict tussen Rusland en Oekraïne en de daarmee samenhangende energiecrisis. Voor de riviercruises wordt verwacht dat de vraag in 2023 zal terugkeren naar het niveau van voor de coronapandemie. Dat neemt niet weg dat de vooruitzichten voor de nieuwbouw van riviercruiseschepen voor de nabije toekomst vooralsnog in nevelen gehuld zijn.

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.

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