

JAARVERSLAG VAN DE MARKTOBSERVATIE VAN DE BINNENVAART IN EUROPA: EDITIE 2020

Ref: CC/CP (20)7

De CCR heeft het genoegen het jaarverslag over de Europese Marktobservatie van de Europese binnenvaart 2020 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 Pawel Wojciechowski, Europese coördinator voor de Rijn-Alpencorridor, en van de secretarisgeneraal van de CCR, Bruno Georges, onderstreept nogmaals de uitdrukkelijke Europese dimensie van deze publicatie.

Het nieuwe jaarrapport van de marktobservatie in Europa over het jaar 2020 gaat uitgebreid in op de marktsituatie en de ontwikkelingen in de Europese binnenvaart in 2019. De algemene, macro-economische omstandigheden waren niet zo gunstig dat zij bijdroegen aan een verhoging van de vervoerde hoeveelheden in 2019. De coronacrisis aan het begin van 2020 heeft bovendien voor deze sector zeer zware consequenties. Dit is een belangrijk onderwerp dat weliswaar niet van invloed is op de gegevens voor het jaar 2019, maar toch ook in het jaarrapport aan bod komt. In het jaarrapport worden ook de tendensen voor de binnenvaartsector in de toekomst nader belicht, zoals de impact van de energietransitie voor de huidige marktsegmenten, de kansen voor nieuwe marktsegmenten en de toekomstperspectieven voor belangrijke sectoren voor de binnenvaart zoals ijzer, landbouwproducten en bouwmaterialen. Tot slot zijn in het rapport – onder andere – gegevens te vinden over de vervoersvraag onderverdeeld naar type binnenvaartschip, het vervoer van containers, de vrachtprijzen, de vloot, de werkgelegenheid, de riviercruises en het binnenvaartvervoer in de zee- en binnenhavens.

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

Wij wensen u veel leesplezier!

SAMENVATTING

De algemene macro-economische randvoorwaarden in 2019 maakten het voor de binnenvaartsector moeilijk om de vervoersvolumes te vergroten. De groei van de wereldhandel verzwakte als gevolg van de toename van protectionistische maatregelen zoals invoerheffingen op granen, staal en auto's. Daarnaast daalde de industriële productie in tal van bedrijfstakken en hadden diverse nationale beleidsmaatregelen allesbehalve een positief effect op de vervoersactiviteiten.

Zand, stenen, grind

In Nederland en België hebben de milieubeleidsmaatregelen om emissies terug te dringen (NOx-uitstoot en concentraties PFAS) een negatief effect gehad op de bouwsector, waardoor in 2019 aanzienlijk minder zand, stenen en grind over de Nederlandse binnenwaterwegen zijn vervoerd (-13%). In België nam het vervoer van deze materialen minder sterk af (-3%). In Duitsland en Frankrijk, alsook op de Rijn, golden geen beperkende maatregelen en kon het vervoer van bouwmaterialen verder toenemen, in Duitsland met 15%, in Frankrijk met 14% en op de Rijn met 21%.

IJzererts

In West-Europa had het vervoer van ijzererts zwaar te lijden onder de recessie in de staalsector, wat ertoe leidde dat de vervoerde hoeveelheden ijzererts sterk terugliepen, en wel met 9% in Nederland en 7% in Duitsland en op de Rijn. Het ijzerertsvervoer op de Boven-, Midden- en Beneden-Donau nam daarentegen toe (+17,5% op de Midden-Donau en +1% op de Beneden-Donau). Dit was mogelijk dankzij de betere vaaromstandigheden en grotere staalproductie.

Agribulk en levensmiddelen

Wat het segment landbouwproducten betreft, liet het vervoer in het gebied langs de Beneden-Donau en in Frankrijk in 2019 een sterk stijgende trend zien, met +21% in Roemenië en +11% in Frankrijk. Nadat in de afgelopen jaren door lagere oogstresultaten minder landbouwproducten werden vervoerd, nam de hoeveelheid goederen in Duitsland weer met 4% toe dankzij betere oogstresultaten. In Nederland daalde het vervoer met 3% en in Vlaanderen en Wallonië met respectievelijk 13% en 14%. Het vervoer van voedingsproducten en levensmiddelen over de Boven-Donau liet daarentegen een sterke stijging zien.

Chemicaliën

In nagenoeg alle belangrijke Europese binnenvaartlanden en stroomgebieden werden meer chemicaliën vervoerd: in Nederland (+16%), in Duitsland (+5%), op de Rijn (+9%), in Vlaanderen (+4%), in Frankrijk (+6%) en in Roemenië (+34%).



DE MARKTOVERZICHT EN MARKTOBSERVATIE IN HET KORT

Het Jaarrapport en de Market Insight (dat twee keer per jaar verschijnt) zijn publicaties van de CCR over de binnenvaartmarkt in Europa. Elk jaar wordt tevens een thematisch rapport door de CCR gepubliceerd over een thema dat in overleg met de Europese Commissie wordt vastgesteld. 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.

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 Straatsburg 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

Steenkolen

Het vervoer van steenkool in West-Europa blijft sterk dalen als gevolg van de geleidelijke afschaffing van steenkool als energiebron voor elektriciteitscentrales. Op de Rijn is het kolenvervoer met 5% gedaald, op de Moezel zelfs met 25% en op de Neckar met maar liefst 32,6%. Over het algemeen genomen bedroeg de daling op de Duitse binnenwateren 9%. Ook in Nederland is het kolenvervoer afgenomen (-10%). Hetzelfde geldt voor Vlaanderen (-6%) en Wallonië (-18%). Op de Beneden-Donau liep de hoeveelheid vervoerde kolen terug met 9%, terwijl op de Midden-Donau het kolenvervoer met 29% steeg.

Containers

Het containervervoer op de Rijn bedroeg 2,04 mln. TEU. Dat is 4% minder dan in 2018. Daarentegen lag het totale gewicht van de goederen in de containers 2,9% hoger, wat neerkomt op 15,16 mln. ton. Het containervervoer over de Rijn kampte nog steeds met de naweeën van de laagwaterperiode in 2018, omdat de contracten die eind 2018 met de spoorwegondernemingen waren afgesloten nog tot in 2019 liepen. Daarnaast hadden de aanhoudende congestieproblemen in de havens van Rotterdam en Antwerpen ook negatieve gevolgen voor het containervervoer.

Op de andere rivieren en kanalen kon het containervervoer zijn opwaartse tendens voortzetten, zoals op het Albertkanaal in Vlaanderen, waar een stijging van 9,5%, in totaal 577.000 TEU, kon worden waargenomen. Op het zeekanaal Brussel-Schelde bedroeg het groeipercentage 1,8%, met een totaal van 201.000 TEU.

De TEU-cijfers voor de Seine lagen 1% lager, met 263.000 TEU. Dit is met name toe te schrijven aan de stakingen van de havenarbeiders in de havens van Le Havre en Rouen in december 2019. Op de Elbe (146.000 TEU) en het Mittellandkanaal (157.000 TEU) in Noord-Duitsland zette het containervervoer in 2019 zijn opwaartse trend voort (respectievelijk +13% en +12%).

Overslag van goederen in havens

In 2019 werden in de haven van Antwerpen 56.585 binnenvaartschepen geladen en gelost. Het volume geladen en geloste goederen bedroeg 101,3 mln. ton, een toename ten opzichte van 2018 toen 99,3 mln. ton werd vervoerd. In 2019 deden 10.395 schepen de haven van Constanța aan, waar het binnenvaartvervoer met bijna 20% is gestegen tot 15,1 mln. ton. Deze toename was grotendeels te danken aan de stijging van het vervoer van landbouwproducten, ijzererts en chemicaliën. Deze toename hield gelijke tred met de sterke groei op nationaal niveau.

In de grootste Europese binnenvaart, Duisburg, werden in totaal 0,6% minder goederen door de binnenvaart vervoerd en 1% minder ijzererts. Dit segment heeft een aandeel van 41% (19,6 mln. ton van de 47,8 mln. ton). Het vervoer van kolen liep met 7% terug en staal met 8%, terwijl het vervoer van zand, stenen en grind met 42% toenam.

In Parijs, de op één na grootste Europese binnenvaart, werd het totale volume van 25,3 mln. ton goederen vervoerd, hetgeen neerkomt op een stijging van 14,6%. Dit was vooral te danken aan een plus van 17% in het

segment zand, stenen en bouwmaterialen, waardoor het aandeel van dit segment steeg naar 78% van het totale binnenvaartvervoer in 2019 (19,6 mln. ton van de 25,3 mln. ton).

Goederenvloot

De vloot van drogeladingschepen in de Rijnsoeverstaten (aantal motorvrachtschepen en duwbakken) telde in 2019 7033 vaartuigen. Uit de gegevens van het nationale vlootregister blijkt dat de tankvloot 1433 vaartuigen omvatte. Voor de drogeladingvloten van de Rijnsoeverstaten was dit de eerste keer sinds 2011 dat er meer vaartuigen geregistreerd stonden (+1%) dan in het vorige jaar. Het laadvermogen van de drogeladingschepen in de Rijnvloot lag met 10,6 mln. ton 2,6% boven het niveau van 2018. Bovendien waren er in de Rijnsoeverstaten ook 1319 duw- en sleepboten actief.

De vloot van drogeladingschepen in de Donaulanden telde 400 duwbotten en 242 sleepboten, plus ongeveer 409 motorvrachtschepen en circa 2100 duw- of sleepbakken voor droge lading, die samen goed zijn voor 3,3 mln. ton.

Het aantal nieuwe schepen blijft in 2019 gestaag toenemen, zowel in de drogeladingvaart als in de tankvaart. In 2019 kwamen twintig nieuwe drogeladingschepen, 42 nieuwe tankers en drie nieuwe duw- en sleepboten op de Europese markt. Kijkt men naar de verdeling per land, dan kan worden vastgesteld dat 51% van de nieuwe schepen in Nederland werd geregistreerd, 22% in Duitsland, 14% in Luxemburg, 9% in België, 2% in Frankrijk en 2% in Zwitserland.

Riviercruises

De volgende drie belangrijke indicatoren laten zien dat de Europese riviercruisesector in 2019 in de lift zat:

- Hoge nieuwbouwcijfers: er zijn negentien nieuwe riviercruiseschepen op de Europese markt gekomen, met 3131 bedden. Deze nieuwe schepen zullen op de Rijn en de Donau worden ingezet, alsook op een klein gedeelte van de Douro.
- Bijna 10% toename van de vraag: het aantal cruise-passagiers op de Europese rivieren nam met 9,9% toe, tot 1,79 miljoen passagiers. Passagiers uit niet-Europese landen (de VS, Canada, Australië, Nieuw-Zeeland, enz.) hadden in 2019 een aandeel van tussen de 44% en 49%.
- Meer vervoer door riviercruiseschepen: op de Rijn zijn 2929 hotelschepen (+24% ten opzichte van 2018) door de sluis bij Iffezheim op de Bovenrijn gevaren, op de Boven-Donau 3668 hotelschepen (+1% meer dan het al hoge peil van 2018), op de Midden-Donau 5141 (+30%) en op de Beneden-Donau 1017 schepen (+34,9%).

Vooruitzichten

De coronacrisis heeft in de eerste helft van 2020 het vervoer van passagiers (zowel riviercruises als dagtochten) vrijwel geheel lamgelegd. Voor het vrachtvervoer was de daling minder uitgesproken, al naar gelang het goederensegment en stroomgebied. Op basis van een vergelijking met de terugval van het BBP tijdens de financiële crisis



van 2008 en de gevolgen ervan op de vraag naar het binnenvaartvervoer in 2009, kan een eerste voorzichtige schatting worden gemaakt van de gevolgen van de coronacrisis. Verwacht wordt dat in 2020 het goederenvervoer door de binnenvaart met ongeveer 20-25% zal teruglopen als de zware lockdownmaatregelen tot eind 2020 van kracht blijven. Hoewel deze schatting met grote onzekerheid omgeven is, wijzen de cijfers van april 2020 voor het binnenvaartvervoer in een aantal Rijnhavens erop dat deze schattingen er niet ver naast liggen.

Het rapport bevat ook een aantal langetermijnprognoses voor belangrijke goederensegmenten. Door de energietransitie gaat er veel veranderen in de binnenvaartsector. Dit zal met name een effect hebben op de hoeveelheden steenkool die door de binnenvaart worden vervoerd. Vloeiende aardolieproducten zullen de komende tien jaar een belangrijke rol blijven spelen in de energiesector en de binnenvaart, maar in bepaalde gebieden loopt het vervoer van dit segment nu al geleidelijk terug. Voor chemische producten zijn de vooruitzichten veel positiever. Wat het segment landbouwproducten en levensmiddelen betreft, wordt verwacht dat een bepaalde regionalisering van de productie en een verschuiving van de voorkeur van de consument in de richting van regionale producten negatieve gevolgen zal hebben voor het vervoer over lange afstanden. De verwachting is dat de achterblijvende groei van de wereldhandel ook een dempend effect zal hebben op het groeipercentage van het containervervoer. Door de coronacrisis zullen de huidige trends dus niet van koers veranderen.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F | 67082 Straatsburg 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