

JAARRAPPORT VAN DE MARKTOBSERVATIE VAN DE BINNENVAART IN EUROPA: EDITIE 2024

Ref: CC/CP (24)10

De **Centrale Commissie voor de Rijnvaart** (CCR) heeft het genoegen het **jaarrapport** over de Europese Marktobservatie van de Europese binnenvaart **2024** 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 Daisy Rycquart, directeur van de **Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)**, 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 2023**. 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 2023 liet veelbelovende signalen zien voor komend economisch herstel, waarbij de meeste indicatoren wezen in de richting van een 'zachte landing'. Aan het einde van het jaar doken er echter nieuwe problemen voor de binnenvaart op. Met de voortdurende aanvalsoorlog tegen Oekraïne na de grootschalige Russische invasie en de toenemende spanningen in het Midden-Oosten, blijft de onzekerheid in diverse marktsegmenten groot. Dit heeft een negatieve impact op de vervoersactiviteiten in de binnenvaart en levert een zeer gemengd beeld op voor de prognoses. Zo kan worden vastgesteld dat het vrachtvervoer over de gehele Rijn (van Bazel tot aan de Noordzee) van 292,3 miljoen ton in 2022 terugliep naar 262,3 miljoen ton in 2023, hetgeen neerkomt op een daling van 10,2%. Deze daling was een stuk minder op de traditionele Rijn (van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens) (-6,0%) dan op de Rijn in Nederland (-12,1%), waar veel meer vervoer door de binnenvaart plaatsvindt. Het vervoersvolume liet voor alle marktsegmenten een negatieve groei zien, van -0,1% voor aardolieproducten tot -28% voor kolen. De enige uitzonderling vormt ijzererts, met een lichte stijging (+1,3%) als gevolg van het aanvullen van de voorraden, nadat er in 2022 weinig ijzerertsen ingevoerd werden omdat er minder staal geproduceerd werd.

In 2023 ging de inflatie in de eurozone flink omlaag. Aan het einde van 2022 lag de inflatie bij 9,2%, terwijl deze eind 2023 2,9% bedroeg. Naar verwachting zal de inflatie eind 2025 weer het door de Europese Centrale Bank (ECB) vastgelegde doel van 2% bereiken. Deze daling is voornamelijk te danken aan de daling van de prijzen voor energie en levensmiddelen, die na de invasie van Oekraïne sterk gestegen waren, en dan vooral de prijs van aardgas dat eerder grotendeels uit Rusland afkomstig was. Kolen waren sterk in trek als een goedkope vervanging van aardgas. De vraag naar kolen en ook de prijs van kolen stegen in 2022 in de eurozone dan ook explosief. Toen de vraag naar gas aan het begin van 2023 begon te krimpen en de overstap naar alternatieve energiebronnen (zoals kolen) voltrokken was, keerde de prijs van kolen terug naar een meer gebruikelijk niveau, hetgeen neerkwam op een daling van 53% tussen 2022 en 2023. De prijzen voor aardgas volgden dezelfde trend en daalden tussen 2022 en 2023 met 59%. Tegelijkertijd kon een prijsdaling van 16% worden vastgesteld voor ruwe olie, omdat de vraag afnam en de bevoorrading weer volledig op peil was. In het kielzog daarvan liepen ook in 2023 de brandstofprijzen terug. Ook de prijzen voor levensmiddelen daalden in 2023, toen de gestegen algemene toevoer de verstoringen door de oorlog meer dan volledig wist te compenseren, mede dankzij het initiatief voor een graancorridor voor de Zwarte Zee.

Deze trends zijn duidelijk zichtbaar als men kijkt naar de vervoersvolumes over de Donau, die een rechtstreekse verbinding vormt tussen de Zwarte Zee en Oekraïne: tussen 2022 en 2023 is het vervoer van agribulk met 32,8% gestegen en het vervoer van levensmiddelen en veevoeders steeg exponentieel met 232,9%, terwijl het vervoer van meststoffen en kolen juist instortte, met respectievelijk -46,3% en -99%. In andere segmenten was de daling eerder gematigd, zoals bij



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 ijzererts (-6,6%), metaal (-4,5%) en aardolieproducten (-2,6%). Alles bij elkaar genomen komt dit neer op een daling van het vervoer over de Donau met 15,5%. De cijfers voor de Rijn zien er echter heel anders uit. Hoewel het veronderstelde einde van de energiecrisis leidde tot de bovengenoemde daling van 28% van de over de Rijn vervoerde hoeveelheden kolen tussen 2022 en 2023, reageerden andere segmenten niet op dezelfde manier als op de Donau. Het volume, door de binnenvaart getransporteerde landbouwproducten nam af met 14,9%, ondanks de grotere productie in de Rijnsoeverstaten en de ruime algemene toevoer. En ook het containersegment, dat gezien wordt als een belangrijke groeiemarkt voor de binnenvaart, kromp in dezelfde periode met 10,4%.

Na de laagwaterperiode in 2018 bleef de containervaart niet verschoond van steeds weer andere beproevingen. Vergelijkbare dalingen konden op de Rijn worden vastgesteld bij het vervoer van chemicaliën (-11,4%), zand, stenen en grind (-9,2%), metalen (-13,3%) en, zij het in mindere mate, aardolieproducten (-0,1%).

De Europese zeehavens kregen te kampen met de moeilijke geopolitieke context en macro-economische conjunctuur, hoewel zich daar toch ook al lichtpuntjes aftekenden. Vrijwel alle zeehavens kwamen in 2023 uit op een negatieve groei, zelfs de grootste zeehavens met binnenvaartactiviteiten. De overslag naar de binnenvaart in de haven van Rotterdam liep 6,9% terug, in de Port of Antwerp-Bruges was dit -3,4%, in de North Sea Port -4,8% en in Hamburg -6,2%. De cijfers vallen nog lager uit wanneer men ook de maritieme overslag meetelt. Een uitzondering op de regel is daarentegen de haven van Constanța, dat juist het hoogste, ooit geregistreerde vervoersniveau bereikte, zowel qua zeevaart- als binnenvaartvervoer. Dit resultaat is grotendeels te danken aan het feit dat dit de beste alternatieve route is geworden voor de grote uitvoer van Oekraïens graan na het begin van de oorlog en het Zwarte Zee-graan-initiatief. Het leeuwendeel van de Europese binnenhavens werd geconfronteerd met een vergelijkbare daling in de vrachtoverslag, waarbij Duisburg nog het best wegkwam (-0,9%). In sommige havens namen de hoeveelheden toe, maar dat geldt vooral voor havens langs de Donau.

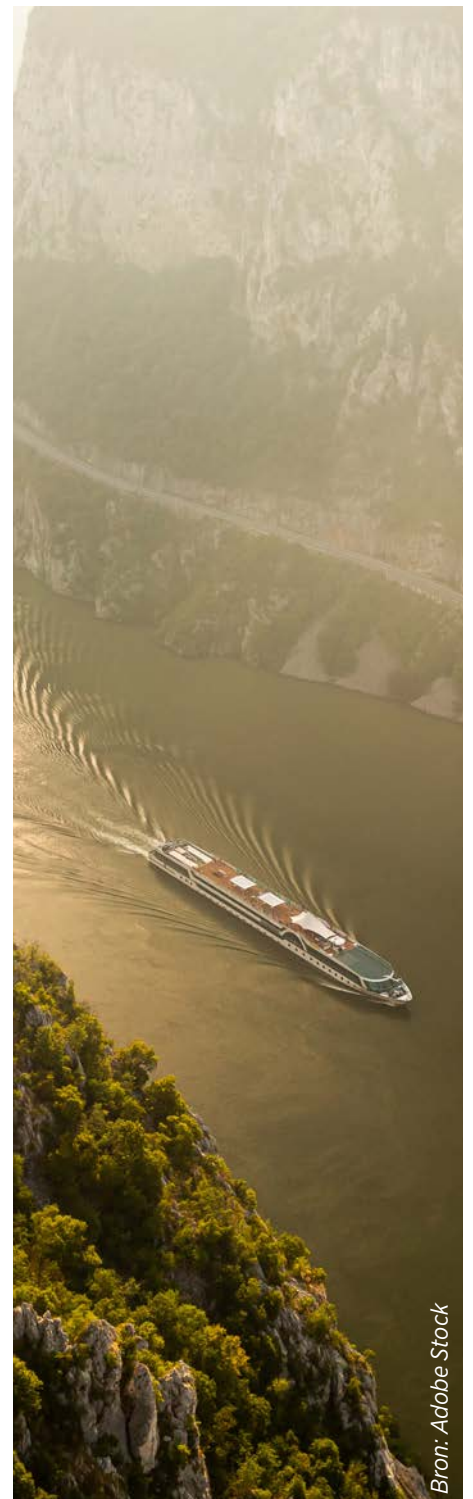
De overslag van goederen in containers werd zwaar getroffen door de geopolitieke context en met name door de crisis in de Rode Zee. Aan het einde van oktober 2023 werden vanuit Jemen vrachtschepen aangevallen in de Straat van Bab-el-Mandeb, ongeacht onder welke vlag deze voeren. Aangezien 75% van de Europese uitvoer normaliter via deze route vervoerd wordt, leidde deze aanvallen in de laatste maanden van 2023 tot een forse daling in het containervervoer van en naar Europese havens, omdat de rederijen voor een andere route kozen. Deze crisis is één van de hoofdfactoren voor de slechte cijfers waar het containersegment het jaar 2023 mee afsloot.

Gemiddeld genomen zijn de vrachtprijzen voor alle segmenten 11,8% gedaald in 2023 in vergelijking met 2022, nadat ze eerst in 2022 met 42,5% gestegen waren als gevolg van aanhoudend laagwater. Dit is grotendeels te wijten aan de sterke daling van de vrachtprijzen voor droge lading, die op de spotmarkt 21,4% was en 10,6% voor de contractprijzen. De prijzen kelderden door een afkalvende vraag, vooral die naar het vervoer van kolen. Ook de chemische sector had het zwaar in 2023, maar ondanks dat zijn de gemiddelde vrachtprijzen voor vloeibare lading licht gestegen (+3,9%), omdat de vraag toenam. Bekijkt men alleen de vrachtprijzen op de spotmarkt, dan kan een daling van ongeveer 25% worden vastgesteld. Tegelijkertijd zijn de vrachtprijzen voor het vervoer van containers licht gestegen (+2,2%), maar minder dan in 2022 vanwege een zwakkere vraag.

De binnenvaartvloot in Europa telde in 2023 bijna 15.319 schepen. Daarvan zijn 9.658 schepen geregistreerd in Rijnsoeverstaten, 3.355 in Donaulanden en 2.306 in andere Europese landen. In 2023 bestond de drogeladingvloot in de Rijnsoeverstaten uit bijna 7.000 eenheden, hetgeen een bevestiging vormt van de neerwaartse trend die in 2021 inzette. Dit kan worden toegeschreven aan de problemen voor de opvolging binnen de ondernemingen en het feit dat er in het recente verleden drogeladingschepen naar de Donau verkocht zijn in het kader van de solidariteitscorridors ter ondersteuning van Oekraïne.

De tankvloot in de Rijnsoeverstaten bestond uit 1.434 schepen, met dezelfde neerwaartse trend als bij de drogeladingvloot. Er is echter een duidelijk stijgende tendens in de afgelopen jaren om steeds grotere schepen te bouwen, waardoor de totale laadcapaciteit van de drogeladingvloot gelijk blijft. Wat de tankvaart betreft, leidt dit zelfs tot een toename van de totale laadcapaciteit. De innovatieve schepen, waar de CCR een overzicht van bijhoudt als onderdeel van haar routekaart voor het terugdringen van de emissies, nemen langzaam maar zeker in aantal toe, hoewel zij slechts 0,2% van de Europese binnenvaartvloot uitmaken.

In 2023 waren er 408 riviercruiseschepen in Europa in de vaart, oftewel, twee minder dan in 2022. De nieuwbouw van cruiseschepen nam ook in 2023 verder af, net als in 2022, omdat de



Bron: Adobe Stock



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

kosten voor nieuwbouw nog steeds zeer hoog zijn, ondanks de dalende inflatie. Verwacht wordt echter dat de nieuwbouw in 2024 en 2025 zal aantrekken. Vergelijkbaar met de situatie in 2022 werden ook in 2023 sommige schepen, naast de cruiseactiviteiten, gebruikt als drijvende hotels. Sommige schepen zijn zelfs definitief daarvoor in gebruik om Oekraïense oorlogsvluchtelingen te kunnen huisvesten. Het aantal scheepspassages dat geteld werd op de Rijn nam in 2023 toe, terwijl die op de Donau en Moezel afnamen, maar ook dan, zijn de cijfers nog steeds aanzienlijk hoger dan in 2020 en 2021. Zij zijn, net als in 2022, vergelijkbaar met de cijfers die voor de pandemie werden waargenomen. Hoewel het aantal scheepsbewegingen op de Donau dus afnam, is het aantal passagiers en het gemiddelde aantal passagiers per schip gestegen. Dit bevestigt dat de cruiseactiviteiten weer de wind in de zeilen hebben.

Het aantal in het passagiersvervoer tewerkgestelde personen in de binnenvaart in Europa is in 2020 vergeleken met 2019 drastisch gekrompen als gevolg van de coronapandemie, na een ononderbroken toename vanaf 2012. Sindsdien is het aantal werknemers wel weer langzaam gegroeid, maar ligt sinds 2022 nog steeds onder de niveaus van voor de pandemie. Het aantal ondernemingen in het vrachtvervoer is daarentegen in 2020 vrij plotseling gestegen, terwijl dat in het segment van het passagiersvervoer al sinds 2010 blijft stijgen. De netto omzet van de binnenvaartvrachtondernemingen in de EU-27 (plus Zwitserland en Servië) lag in 2022 bij ongeveer 7,5 miljard euro. Dit is een duidelijke stijging vergeleken met de 6 miljard euro die in 2021 geregistreerd werd. Voor de ondernemingen in de passagiersvaart bedroeg dit 2,8 miljard euro in 2022.

Al met al levert dit voor de binnenvaart voor de toekomst een gemengd beeld op. 2023 was een moeilijk jaar voor het vrachtvervoer, omdat de economische conjunctuur nog steeds niet erg rooskleurig was – ondanks duidelijke lichtpuntjes – en de geopolitieke context onzeker bleef, met een aanhoudende oorlog in Oekraïne en toenemende spanningen in het Midden-Oosten. Voor de meeste marktsegmenten verwacht men de komende jaren evenwel verbeteringen, zowel voor de passagiersvaart als voor de nieuwbouw van schepen, hoewel een precieze prognose lastig blijft.

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