



Ref: CC/CP (13) 08

## Marktobservatie 2013 voor de Europese binnenvaart

Een gemeenschappelijke publicatie van de CCR en Panteia met steun van DG Move

### Algemene ontwikkeling en vrachtvervoer op de Rijn

Het laatste rapport over de marktobservatie in de Europese binnenvaart komt tot de conclusie dat de binnenvaart zich in 2012 economisch gezien nog steeds in moeilijk vaarwater bevond.

Twee derde van de totale over binnenwateren vervoerde hoeveelheid, oftewel circa 330 mln. ton, wordt van Rotterdam tot Bazel over de Rijn vervoerd (voor de EU-27 ligt de vervoerde hoeveelheid rond de 500 mln. ton).

De over de traditionele Rijn (van Bazel tot aan de Duits-Nederlandse grens) vervoerde hoeveelheid steeg in 2012 van 187 mln. t (2011) tot 118,7 mln. t (2012), hetgeen gelijk staat aan een stijging van om en nabij de 1%. Positief is dat het vervoer over de Rijn sinds 2009 blijft toenemen. De groeicijfers die in 2010, 2011 en 2012 werden waargenomen, zijn echter zeer bescheiden en in ieder geval niet genoeg om weer terug te keren naar de stand van 2008. In dat jaar lag het traditionele Rijnvervoer nog bij 207,5 mln. ton.

Onderverdeeld naar afzonderlijke goederensegmenten waren er zowel segmenten met groei als segmenten met krimp. (De volgende cijfers hebben betrekking op de traditionele Rijn).

- Groei kon worden waargenomen bij kolen en bij landbouwproducten. Voor de kolen vloeit dit voort uit wijzigingen in het energiebeleid.
- Krimp deed zich voor in de goederensegmenten die het nauwst met de staalindustrie samenhangen (ertsen, metalen). De West-Europese staalindustrie bevindt zich momenteel in een structurele crisis.
- Het containervervoer bereikte in 2012 een niveau van vrijwel 2 mln. TEU en evenaarde daarmee het resultaat van het jaar daarvoor.
- Met een transportvolume van bijna 19 mln. ton slaagde de tankvaart erin om in 2012 in het chemiesegment het voorcrisisniveau van 2008 (17,5 mln. t) duidelijk te overschrijden. Het vervoer van minerale olieproducten stagneerde daarentegen.

### **Vrachtprijzen en bedrijfseconomische ontwikkelingen**

Net als de ondernemingen in andere vervoerstakingen heeft de binnenvaart het bedrijfseconomisch gezien zwaar vanwege de economische crisis. De afgelopen drie jaar lieten wat de vervoersvraag betreft slechts zeer zwakke positieve impulsen zien.

Aan aanbodzijde kan weliswaar verwezen worden naar een sterke daling in de nieuwbouw van schepen, maar daarmee is nog niet alles gezegd. De nieuwbouw in de West-Europese drogeladingvaart, die in 2009 nog bij 480.000 t lag, bedroeg in 2011 circa 100.000 ton om in 2012 een meerjarig dieptepunt van ongeveer 60.000 t te bereiken. Een en ander neemt niet weg dat de hoge nieuwbouwactiviteiten van eerdere jaren een overcapaciteit hebben opgeleverd, terwijl er nauwelijks sprake is van enige (prijs-)elasticiteit. Dit staat een herstel van de vrachtprijzen in de weg, hetgeen vooral de drogeladingvaart pijnlijk treft.

In de tankvaart ziet het beeld er enigszins beter uit. Hier zijn de hoeveelheden in het chemiesegment, dat goed is voor ongeveer 40% van het tankvaartvervoer, met een plus van 14% duidelijk toegenomen in vergelijking met het voorafgaande jaar.

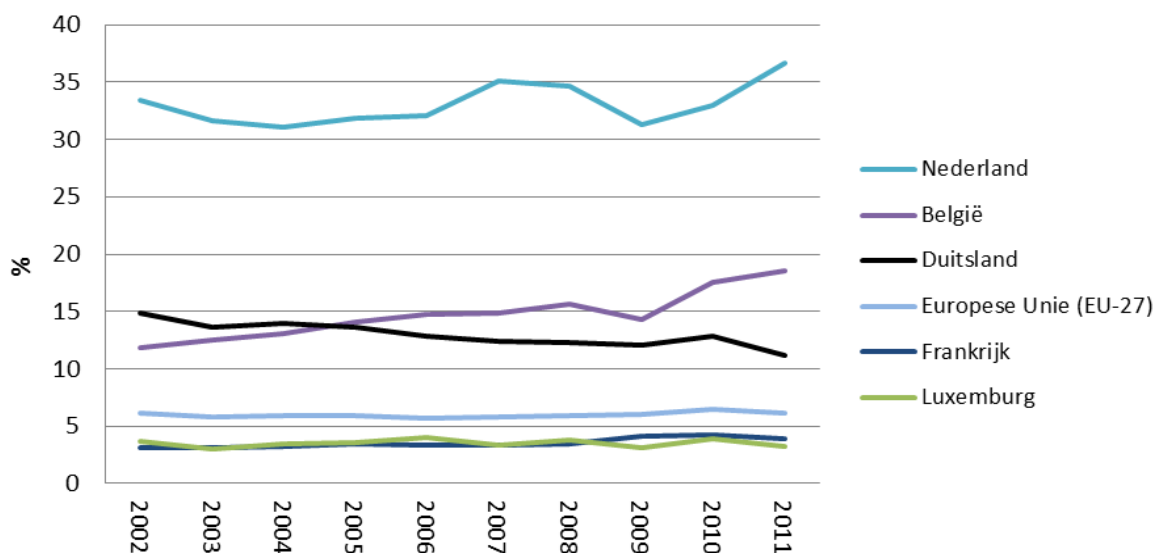
Ook de vrachtprijzen hebben zich in de tankvaart de afgelopen jaren beter ontwikkeld dan in de drogeladingvaart. Dit is op de eerste plaats te danken aan de positieve trend bij het vervoer van chemische producten, hoewel ook factoren aan aanbodzijde meespelen.

Als gevolg van de overschakeling van enkelwandige naar dubbelwandige schepen is de vloot sterk gemoderniseerd en is er een hoge veiligheidsstandaard bereikt. Ofschoon de situatie bij verre niet tevredenstellend kan worden genoemd, kan worden vastgesteld dat in de gehele tankvaart dankzij dit streven naar een kwalitatief hoogwaardiger vervoersaanbod de inkomenssituatie zich op middellange termijn beter schijnt te ontwikkelen dan in de drogeladingvaart.

### **Vervoer over andere Europese binnenwateren en modal-split**

Met meer dan 300 mln. ton per jaar en een aandeel in de modal-split van pakweg 37% is Nederland zowel qua transportvolume als qua modal-split-aandeel Europees koploper. Ook in België wordt met een modal-split-aandeel van 18,5% een hoge waarde bereikt. In beide landen kon de afgelopen vier jaar een stijgende trend bij het modal-split-aandeel van de binnenvaart worden vastgesteld (zie onderstaande grafiek).

Afbeelding: modal-split-aandeel van de binnenvaart in de EU-27 en in West-Europese landen



Bron: Eurostat

### Zee-rivier-vaart

In het kader van een thematisch bericht wordt een kwantitatief beeld geschetst van de zee-rivier-vaart in Europa. Zee-rivier-vaart vindt men in talrijke Europese gebieden en deze wordt uitgeoefend met kleinere zeeschepen of ook speciaal voor dit doel gebouwde schepen. Met inbegrip van het Europese deel van Rusland gaat het hier naar schatting om een vervoersvolume van rond de 100 mln. ton.

### Arbeidsmarkt in de binnenvaart

In de Europese binnenvaart zijn volgens de officiële statistieken rond de 44.000 werknemers actief. Ongeveer 40% hiervan werkt in de passagiersvaart, terwijl 60% van de totale werkgelegenheid terug te vinden is in het vrachtvervoer. Het merendeel van deze binnenvaartwerknemers is actief in de Rijnkorridor. De landen met de hoogste aantallen werknemers in de binnenvaart zijn Nederland, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Italië, België, Roemenië en Bulgarije. Deze landen zijn samen goed voor ca. 80% van de totale werkgelegenheid in de Europese binnenvaart.

In Nederland is de werkgelegenheid in deze branche de laatste jaren gestegen, terwijl de tendens in Duitsland dalende is. In de meeste Oost-Europese landen is eveneens een daling in het aantal geregistreerde werknemers in de binnenvaart vast te stellen.

## **De CCR in het kort ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org))**

De Centrale Commissie is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de Rijnvaart. De CCR heeft bevoegdheden op technisch, juridisch, economisch en ecologisch gebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, maatschappelijk verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Talrijke activiteiten van de Centrale Commissie bestrijken echter niet alleen meer de Rijn, maar betreffen voortaan de Europese vaarwegen in het algemeen. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.

## **Contact**

### **Norbert Kriedel**

Palais du Rhin  
2, Place de la République  
F-67082 Straatburg  
+33.3.88.52.96.43 / [n.kriedel@ccr-zkr.org](mailto:n.kriedel@ccr-zkr.org)

### **Clémentine Hurbourque**

Palais du Rhin  
2, Place de la République  
F-67082 Straatburg  
+33. 3.88.52.52.79 / [c.hurbourque@ccr-zkr.org](mailto:c.hurbourque@ccr-zkr.org)