

JAARVERSLAG VAN DE MARKTOBSERVATIE VAN DE BINNENVAART IN EUROPA: EDITIE 2017

Ref: CC/CP (17)03

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) brengt voor het tweede, opeenvolgende jaar het jaarrapport uit van de marktobservatie in de binnenvaart in Europa. Dit rapport is tot stand gekomen in samenwerking met de Europese Commissie. Ook deze keer heeft de nauwe samenwerking tussen de twee instellingen een rapport opgeleverd dat een zeer volledig beeld biedt van de marktsituatie. **In het rapport wordt tevens beschreven welke ontwikkelingen zich in de Europese binnenvaart in de loop van 2016 hebben voorgedaan.** Een inleidend voorwoord van de Europese Commissaris voor mobiliteit en transport, Violeta Bulc, en van de secretaris-generaal van de CCR, Bruno Georges, onderstreept nogmaals de uitdrukkelijke Europese dimensie van deze publicatie.

ANALYSE VAN DE ONTWIKKELING OP DE BELANGRIJKSTE INTERNATIONALE WATERWEGEN IN EUROPA

De kern van dit jaarrapport wordt gevormd door de analyse van de ontwikkeling van de hoeveelheid goederen die over de Europese waterwegen vervoerd werden. **In 2016 bedroeg het vervoer door de binnenvaart vrijwel 145 miljard tonkilometer, waarvan het leeuwendeel zich nog steeds afspeelt in de Rijnsoeverstaten.** In de publicatie wordt deze keer ingezoomd op de vervoerssegmenten, waarbij specifiek aandacht wordt geschonken aan het vervoer van containers. Het containervervoer in de Europese Unie is met 4.6% gestegen en ligt thans bij 15 miljard tonkilometer. Ook in het vervoer van passagiers, en dan met name het segment van de riviercruises, heeft de stijgende tendens zich in 2016 zonder onderbreking voortgezet: in totaal werden op de 335 cruiseschepen die op de Rijn, Donau, Seine, Elbe, Rhône en andere rivieren in de Europese Unie varen, 1,36 miljoen passagiers geteld.

ANALYSE VAN DE BEÏNVLOEDENDE ASPECTEN BUITEN DE SCHEEPVAART

Afgezien van de vervoersstromen biedt het rapport ook een **analyse van de economische, sociale en ecologische omstandigheden**, omdat dit drie factoren zijn die de binnenvaart in Europa beïnvloeden. Met een toegenomen industriële productie en wereldhandel, is de economische context gunstig. Dit heeft dan ook een positief effect op de vervoerssector die niet aan de binnenvaart voorbijgaat. De slechte oogsten in de zomer van 2016 in Frankrijk, maar ook het laagwater op de Rijn en Donau, leidden daarentegen tot een omgekeerd effect en hadden een negatieve impact op het binnenvaartvervoer. Het jaarrapport bevat verder een macro-economische analyse van de binnenvaartmarkt, waarin de nadruk gelegd wordt op een onderzoek van de binnenvaart en haar duurzame ontwikkeling binnen de ruimere context van het multimodale vervoer.

VOORBEELD VOOR DE SUCCESVOLLE SAMENWERKING OP EUROPEES NIVEAU

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.

In de bijlage vindt u de samenvatting van dit verslag. Het verslag kan volledig in pdf-formaat worden gedownload in het Engels, Duits, Frans of Nederlands op <http://www.ccr-zkr.org/13020800-nl.html> of rechtstreeks online worden ingezien op www.inland-navigation-market.org.

Veel leesplezier!



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin
2, place de la République
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

SAMENVATTING VAN HET JAARVERSLAG 2017

De Europese Unie toont sinds 2013 een zij het beperkte, maar toch gestage economische groei en in 2016 is het BBP in de eurozone dan ook gestegen met 1,7%. Deze economische omstandigheden zullen, in het licht van de industriële productie en de groei van de handel, naar verwachting in de nabije toekomst positief blijven en daardoor ook de vervoerssector in zijn totaliteit en de binnenvaart in het bijzonder ten goede komen.

2016 heeft echter ook laten zien dat de binnenvaartactiviteit niet alleen afhangt van de algemene economische context. Ook de conjuncturele ontwikkeling binnen de sector kan een grote invloed hebben; de Franse binnenvaart ondervond bijvoorbeeld de negatieve gevolgen van de slechte oogsten in de zomer van 2016. Ook de waaromstandigheden spelen een belangrijke rol en de vaart op de Rijn en de Donau kreeg zowel aan het einde van 2015 als 2016 te kampen met laagwater. De staat van onderhoud en de capaciteit van de infrastructuur van de binnenvaarwegen spelen ook een rol voor de kwaliteit en betrouwbaarheid van de vervoersprestatie van de binnenvaart.

Aan de andere kant profiteert het binnenvaartvrachtvervoer ook van de dynamiek in verschillende vervoerssegmenten. Het vervoer van containers, afval en chemische producten over het water zijn allemaal segmenten die het goed deden in 2016 en in de Rijnvaart tussen de 3 en 5% groei boekten in vergelijking met 2015. Hetzelfde geldt voor de staalnijverheid aan de Boven-Donau, waar een grotere bedrijvigheid het vervoer van erts en staalproducten over de Donau aanzienlijk bevorderde.

Binnenvaarthavens zijn van cruciaal belang voor de ontwikkeling van de binnenvaart, omdat zij, net als de zeehavens, de plaatsen zijn waar de binnenvaart aansluit op andere vervoersdragers. Een goede haveninfrastructuur en het promoten van binnenvaartvervoer door havens kan een belangrijke positieve bijdrage vormen in de verdere ontwikkeling van deze vervoerswijze. Door de activiteiten van de binnenhavens nader onder de loep te nemen, kan vastgesteld worden wat de tendensen en specialisaties in de afzonderlijke havens zijn, waardoor ook een beter inzicht kan worden verkregen in de verschillende initiatieven van de havens om de binnenvaart te bevorderen.

Dit rapport biedt daarom niet alleen een overzicht over de algemene situatie van de binnenvaartmarkt in Europa, maar gaat ook in op specifieke ontwikkelingen in bepaalde goederensegmenten, waarbij ook geografische kenmerken binnen hun context worden geplaatst om op deze wijze een beter beeld van de binnenvaartmarkt te kunnen geven.

De Europese binnenvaartvloot verandert beetje bij beetje qua structuur; de Europese vloot is 2,8% gekrompen. Zowel in de tankvloot als in de drogeladingvloot is het totaal aantal schepen en tonnage in 2016 gedaald, maar voor deze twee type schepen blijft het tonnage per schip toenemen. Meer in het algemeen is en blijft de vloot vrij oud: drogeladingschepen en tankschepen hebben respectievelijk een gemiddelde leeftijd van 50 en 39 jaar. De benuttingsgraad van de vloot ligt nog steeds rond de 55 tot 85%, al naar gelang het type schip, en ligt daarmee nog steeds onder het niveau dat voor de economische crisis werd waargenomen. De omzet in de sector wordt sterk beïnvloed door de fluctuerende vrachtprijzen.

Op verschillende plaatsen worden innovatieve projecten gelanceerd en de nieuwe schepen die in de vaart worden gebracht, laten zien dat deze sector wel het een en ander in zijn mars heeft. Dit geldt zeker voor de passagiersvaart, waar ongeveer een kwart van de nieuwe schepen die in 2016 te water werden gelaten, aangedreven wordt met diesel-elektrische motoren. Ofschoon er dus wel degelijk aan innovatie gedaan wordt, zal één van de grote uitdagingen voor de binnenvaart er in de komende jaren uit bestaan innovatieve ontwikkelingen op een grotere schaal op de markt toe te gaan passen. Vandaag de dag beperkt zich de innovatie immers tot enkele, individuele schepen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de diverse innovatieve maatregelen om in de binnenvaart de emissies te reduceren.

Het binnenvaartvrachtvervoer heeft nog steeds een intermodaal aandeel van 6% van het totale goederenvervoer (binnenvaart, spoor, weg en pijpleidingen) in de Europese Unie en dit intermodale aandeel ligt bij bijna 40% in landen met een dicht waterwegennet met grote vaarwegen en goede verbindingen met zeehavens zoals Nederland. Vervoer door de binnenvaart heeft een groeipotentieel: het vindt plaats binnen een multimodale context en met name innovatie biedt mogelijkheden om een efficiëntere aansluiting op andere vervoersdragers tot stand te brengen, de concurrentiekracht te verhogen en de milieuvriendelijkheid te verbeteren.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin
2, place de la République
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