

JAARVERSLAG VAN DE MARKTOBSERVATIE VAN DE BINNENVAART IN EUROPA: EDITIE 2018

Ref: CC/CP (18)10

De CCR heeft het genoegen het jaarverslag over de Europese Marktobservatie van de Europese binnenvaart 2018 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 Henrik Hololei, Directeur-Generaal van het DG Move (directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer van de Europese Commissie), en van de secretaris-generaal van de CCR, Bruno Georges, onderstreept nogmaals de uitdrukkelijke Europese dimensie van deze publicatie. De publicatie van dit verslag valt bovendien samen met een zeer bijzonder jaar voor de CCR waarin het 150-jarig bestaan van de Akte van Mannheim wordt gevierd en wordt stilgestaan bij het beginsel van de scheepvaartvrijheid op de Rijn.

Het nieuwe marktobservatieverslag zet de belangrijkste resultaten van 2017 op een rijtje, bevat uitgebreide statistieken en beschrijft voor diverse aspecten van de binnenvaart, zoals de vervoersvraag, de evolutie van de vloot, binnenvaartvervoersondernemingen en riviercruises, hoe de markt zich ontwikkeld heeft.

Dit verslag voor 2018 bevat bovendien een aantal nieuwe onderwerpen waarbij tevens een blik op de toekomst geworpen wordt. Er wordt ingegaan op marktniches die groeikansen voor het binnenvaartvervoer bieden, zoals stedelijke logistiek en biomassa, die naar verwachting in de toekomst groei zullen tonen tegen de achtergrond van belangrijke tendensen zoals de voortschrijdende urbanisatie en vergroening van de energiesector. Deze studies vormen een essentieel onderdeel van dit rapport omdat zij voor de binnenvaart positieve berichten bevatten voor mogelijke groei, vooruitgang en te verwachten veranderingen.

Hieronder vindt u de samenvatting van dit verslag. Het verslag kan volledig in pdf-formaat worden gedownload in het Engels, Duits, Frans of Nederlands op https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om18_ll_nl.pdf of rechtstreeks online worden ingezien op : www.inland-navigation-market.org.

DE MARKTOVERZICHT EN MARKTOBSERVATIE IN HET KORT

De CCR publiceert jaarlijks het jaarrapport en elk kwartaal een bulletin over de binnenvaartmarkt in Europa, die gratis ter beschikking worden gesteld. De publicaties bevatten analyses van de economische situatie die zowel voor het bedrijfsleven als voor overheden en voor het vervoersbeleid in het algemeen een vertrekpunt kunnen vormen voor de strategische besluitvorming. Sinds 2005 biedt de Europese Commissie de CCR een cofinanciering voor de vergaring en analyse van de gegevens. Deze vruchtbare samenwerking heeft 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 Centrale Commissie 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

SAMENVATTING

In het jaarverslag 2018 wordt een vergelijkende analyse gemaakt van verschillende economische ontwikkelingen en structuren in de Europese binnenvaart. De cijfers voor bepaalde rivieren, landen en regio's met betrekking tot de vraag naar vervoer van goederen of passagiers worden met elkaar vergeleken. De resultaten van deze vergelijkingen laten zien dat de meest Europese waterwegen voor een aantal goederensegmenten vergelijkbare tendensen laten zien.

Het vervoer van kolen loopt bijvoorbeeld in heel Europa terug, terwijl het vervoer van containers en chemicaliën toeneemt. De huidige evolutie en vooruitzichten voor ijzererts en metalen zien er een stuk rooskleuriger uit dan voor kolen, hoewel de groei cijfers achterblijven bij die voor containers en chemicaliën.

De containermarkt speelt zich nog steeds grotendeels in West-Europa af. In 2017 vond meer dan 99% van het totale containervervoer plaats in slechts vier EU-landen: Nederland 45%, Duitsland 40%, België 10% en Frankrijk 4,5%. Alle andere EU-landen liggen bij elkaar genomen bij slechts 0,2%.

Verder kan worden vastgesteld dat het containervervoer in de EU in 2017 in totaal met 6% steeg. Ook voor de Rijn bedroeg de groei in dit segment 6%. In 2017 kwam daardoor het peil te liggen op bijna 2,37 miljoen TEU ("twenty-foot equivalent units"). Gezien vanaf het begin van dit millennium (dus sinds 2000) is het containervervoer over de traditionele Rijn met 84% toegenomen. Op de andere Europese rivieren vallen de absolute waarden voor het containervervoer weliswaar nog steeds bescheiden uit, maar dat neemt niet weg dat hier toch een groot potentieel voor de toekomst is weggelegd.

Een voorbeeld hiervoor is het vervoer vanuit de zeehaven van Hamburg naar het achterland. Het transport van containers over het Mittelland-kanaal en over de Elbe zou in de toekomst een steeds grotere rol kunnen gaan spelen. In 2017 is het aantal TEU dat over deze binnenvaartwateren vervoerd werd met respectievelijk 3 en 8% gestegen.

Deze stijgende tendens valt ook waar te nemen voor het netwerk van kanalen in West-Duitsland. Deze kanalen vormen een belangrijke verbindingsschakel tussen Noord-Duitsland (Elbe, Mittelland-kanaal) en het Rijnstroomgebied. In Frankrijk blijft het containervervoer over de Seine en het kanaalnet in het Noorden van Frankrijk de opwaartse trend voortzetten.

De binnenvaart op de Donau is daarentegen nog steeds in sterke mate gericht op het drogeladingsegment, waarbij graan en ijzererts iets meer dan de helft van het totale vervoer over de Donau uitmaken. Het vervoer van containers over de Donau staat nog in de kinderschoenen, maar toonde wel al in 2017 een lichte stijging.

Het totale vervoer over de Boven- en Midden-Donau toonde in 2017 een toename in vergelijking met 2016 en dit ondanks de zeer slechte weersomstandigheden aan het begin van 2017. In de winter speelden ijs en laagwater de scheepvaart over de Donau parten, maar daarna was er sprake van een krachtig herstel.

Riviercruises vormen een marktsegment waar de Donau de rest van Europa de loef afsteekt. De Donau

is voor riviercruises de meest prominente rivier in Europa en laat wat dit betreft de Rijn achter zich. Interessant zijn bepaalde cijfers die de ontwikkeling in de afgelopen jaren weerspiegelen: tussen 2002 en 2017 is de cruisevaart op de Donau (volgens tellingen bij de Duits-Oostenrijkse grens) met 89% gestegen. Voor de Rijn lag dit cijfer bij 128% en op het Main-Donau-kanaal was dit zelfs 295%. Met andere woorden: in niet meer dan 15 jaar is op dit belangrijke verbindingstuk tussen het Donaustroomgebied en het Rijnstroomgebied, dat in 1992 geopend werd, het aantal cruiseschepen dat dit traject bevoer bijna verdrievoudigd.

In een ander hoofdstuk van het jaarverslag 2018 worden de economische omstandigheden van de binnenvaartondernemingen geanalyseerd: de ontwikkeling van de omzetcijfers, de vrachtprijzen en de algemene context. Wat de omzet betreft kan worden vastgesteld dat het segment van het vrachtvervoer voor de jaarlijkse omzetcijfers voor Europa in zijn geheel een vrij vlakke trend laat zien. In jaren met aanhoudende laagwaterperiodes, zoals in 2015, 2016 en 2017, kunnen in deze vlakke curve uitschieters naar beneden worden vastgesteld.

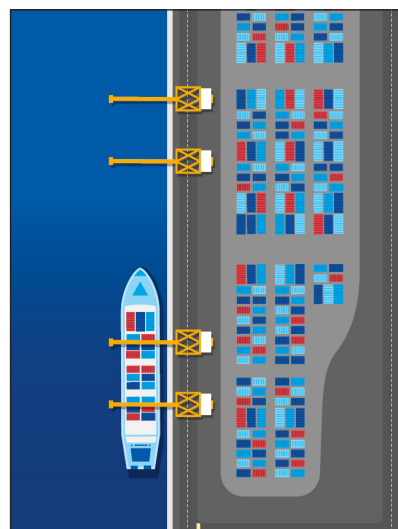
Periodes met laag water sorteren een dubbel effect: laagwater is nadelig voor het vrachtvervoer, maar drijft de prijzen voor het vervoer (vrachtprijzen) op. De negatieve gevolgen van minder vrachtvervoer voor het omzetcijfer kunnen echter in omvang krachtiger doorwerken dan het positieve effect van de hogere prijzen. Dit was het geval in de winter van 2016/2017, zoals duidelijk blijkt uit de kwartaalsomzetcijfers voor bepaalde landen waar deze cijfers al beschikbaar zijn.

In het segment van het passagiersvervoer heeft de booming business in de riviercruisevaart voor de omzetcijfers een duidelijke stijgende curve opgeleverd. Deze opwaartse trend is goed zichtbaar wanneer men kijkt naar de omzetcijfers van de Zwitserse passagiersvaartondernemingen, wel wetend dat bijna de helft van alle actieve riviercruiseschepen in Europa dezer dagen in Zwitserland geregistreerd zijn.

Binnen deze context is het ook interessant om de economische inschatting in de sector te peilen door te onderzoeken hoeveel schepen er gebouwd worden en in hoeverre er nieuwe ondernemingen bijkomen. Doet men dit dan blijkt dat in het segment van het vrachtvervoer het aantal nieuw gebouwde schepen in 2017 in de lift zat, na een dieptepunt in 2014 (voor drogeladingschepen) en in 2016 (voor tankschepen). In 2017 werden er bijvoorbeeld in Nederland meer ondernemingen opgericht dan de jaren ervoor en er zijn ook minder bedrijven failliet gegaan. Alles bij elkaar genomen wijst dit voor het goederensegment op een gunstiger economisch klimaat in 2017 dan een aantal jaren geleden.

In de cruisevaart is het aantal schepen dat nieuw gebouwd werd in de afgelopen jaren, en ook in 2017, gedaald, maar deze daling is ook het gevolg van het feit dat er in het recente verleden zeer veel schepen gebouwd werden. Dit kan dus beschouwd worden als een zekere normalisatie.

Het jaarverslag 2018 bevat tevens een onderzoek naar nieuwe marktkansen voor de binnenvaart, zoals stedelijke logistieke ketens en het vervoer van biomassa. In grote Europese agglomeraties, die te kampen hebben met luchtverontreiniging en verstopte wegen, is binnenvaartvervoer in de



belangstelling komen te staan van de stedelijke logistiek. Het voorbeeld van Parijs laat zien dat de binnenvaart in staat is veel vracht te absorberen in vervoerssegmenten met een groot groeipotentieel zoals bouwmaterialen, de toevoer naar winkels en e-commerce.

Een andere nieuwe markt voor de binnenvaart is het vervoer van biomassa. Nu biomassa een steeds grotere rol gaat spelen in de energiesector (zowel voor het produceren van elektriciteit als voor het opwekken van warmte), openen er zich ook nieuwe mogelijkheden voor de binnenvaart. Aangezien biomassa in feite dezelfde kenmerken heeft als bulkgoederen (hout, houtpellets, koolzaad en andere materialen die tegen lage kosten in grote hoeveelheden vervoerd kunnen worden), is de binnenvaart bij uitstek geschikt om de belangrijkste vervoersmodus te worden voor deze belangrijke energiebron van de 21ste eeuw.

Ter illustratie van dit scenario wordt in het verslag ingegaan op drie case studies, waarbij onderzocht wordt welke rol biomassa speelt in de binnenhavens Luik (gelegen aan de Maas in België), Mannheim (gelegen aan de Rijn in Duitsland) en Straubing (gelegen aan de Donau in Duitsland). Zij kunnen dienen als benchmark voor andere steden en havens in Europa.

Veel leesplezier!



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
FJ 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