

DE CCR PUBLICEERT HET THEMATISCH RAPPORT / DE ARBEIDSMARKT IN DE EUROPESE BINNENVAART

Ref: CC/CP (21)01

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) publiceert in partnerschap met de Europese Commissie jaarlijkse en halfjaarlijkse rapporten over de Europese binnenvaartmarkt. Voortaan zullen er ook uitgebreide thematische rapporten worden uitgebracht, waarin een bepaald aspect van de arbeidsmarkt in de binnenvaart zal worden behandeld.

Het volgen van arbeidsmarktindicatoren voor een bepaald marktsegment biedt de mogelijkheid om voor die sector de beschikbare mankracht te kunnen evalueren en een uitspraak te doen over de ontwikkelingen in de toekomst. Hoeveel arbeidskrachten beschikbaar zijn, vormt één van de belangrijkste factoren en is een eerste vereiste om economische groei binnen een sector mogelijk te maken. Gezien het feit dat er geen rapporten zijn die over de arbeidsmarkt in de Europese binnenvaart gedetailleerde gegevens leveren, is besloten om een thematisch rapport hierover op te stellen om meer kennis en informatie bijeen te brengen.

Een beknopte samenvatting van het rapport staat hieronder. Het volledige rapport (in het Engels) kan worden gedownload in pdf-formaat of online worden geraadpleegd op: www.inland-navigation-market.org/.

SAMENVATTING

Op basis van de kwantitatieve gegevens en kwalitatieve informatie die in het kader van dit rapport vergaard werd, zijn de belangrijkste conclusies de volgende.

In de afgelopen jaren is de werkgelegenheid in de passagiersvaart gestegen, met name dankzij de boom in de riviercruises. Voor de gehele EU samen kan tussen 2008 en 2018 een stijging van de werkgelegenheid met 26% worden vastgesteld. Het aantal werknemers in het segment van de passagiersvaart lag in 2018 bij 26.156 personen en uit de cijfers blijkt dat de werkgelegenheid in het binnenvaartvrachtvervoer (23.520 in 2018) in de jaren 2015/2016 werd ingehaald.

Deze positieve trend in de passagiersvaart is vast te stellen in de Rijnoversteden (met name in Duitsland en Zwitserland), de Donaulanden (vooral in Oostenrijk, Hongarije en Roemenië) en ook in Italië.

In het binnenvaartvrachtvervoer viel de algemene werkgelegenheidstrend in Midden- en Oost-Europa eerder negatief uit. Deze trend is in het onderhavige rapport beschreven aan de hand van de gegevens die beschikbaar zijn voor Oostenrijk, Kroatië, de Tsjechische Republiek, Hongarije en Slowakije.

Voor Roemenië, het grootste binnenvaartland in het Donagebied, was de werkgelegenheidstrend positiever. In de West-Europese landen heeft de werkgelegenheid in het segment vrachtvervoer de afgelopen tien jaar geen opwaartse trend te zien gegeven. Of de cijfers echt terugliepen of eerder constant bleven, hangt af van de database die gebruikt wordt.

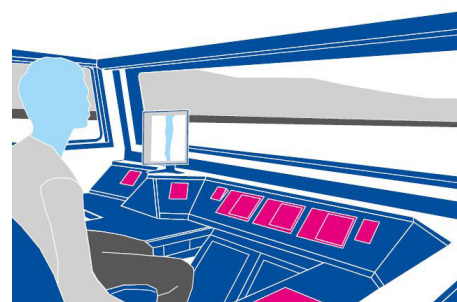
Uit de cijfers blijkt dat een hoofdreden voor de negatieve werkgelegenheidstrend in het vrachtvervoer in Midden- en Oost-Europa samen zou kunnen hangen met een algemeen laag salarisoniveau. Volgens officiële cijfers lag het gemiddelde maandelijkse brutoloon in de binnenvaartsector in de Tsjechische Republiek in 2017 bij 872 euro. Dit is 16% lager dan het gemiddeld loonniveau in de Tsjechische vervoerssector en 23% lager dan het gemiddelde loonniveau in de hele Tsjechische Republiek. In de Hongaarse binnenvaart lag het gemiddelde maandelijkse salaris voor binnenvaartwerknemers bij 602 euro, oftewel 29% lager dan het gemiddelde loonniveau in de Hongaarse economie. In Servië bedroeg het salaris van de werknemers in de binnenvaart in 2019 gemiddeld 616 euro.

In vergelijking met het loonniveau in West-Europa zijn de lonen in Oost-Europa zeer laag: het bruto mediaan maandloon voor een fulltime-werknemer in de Duitse binnenvaart die onder het socialezekerheidsstelsel valt, bedroeg 2780 euro in het segment vrachtvervoer en 2917 euro in de passagiersvaart. Zelfs als men rekening houdt met de mogelijkheid dat de huidige lonen wellicht hoger zijn dan wat opgemaakt kan worden uit de officiële cijfers, kan men ervan uitgaan dat er een significante kloof is tussen Midden- en Oost-Europa aan de ene kant en West-Europa aan de andere kant. Dit wordt bevestigd door de statistische gegevens over de hoogte van de personeelskosten per werknemer per EU-lidstaat.

Statistische gegevens lijken erop te wijzen dat veel werknemers in de binnenvaart in West-Europa afkomstig zijn uit Midden- en Oost-Europa. Dit soort arbeidsmigratie lijkt toe te nemen, bijvoorbeeld in Duitsland, een land dat zeer in trek is bij werknemers in de binnenvaart uit Tsjechië, Polen en Roemenië. Een vergelijkbare situatie lijkt zich voor te doen in Luxemburg, waar een groot aantal werknemers die afkomstig zijn uit de Tsjechische Republiek, Polen en Roemenië (maar ook uit West-Europese landen) in dienst is van ondernemingen die in Luxemburg gevestigd zijn. Oostenrijkse en Duitse binnenvaartondernemingen hebben vaak Servische en Hongaarse werknemers in dienst.

THEMATIC REPORT THE EUROPEAN INLAND NAVIGATION SECTOR LABOUR MARKET

PUBLISHED IN
FEBRUARY 2021



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



Een ander fenomeen op de arbeidsmarkt in de binnenvaart is de vergrijzing. Lange tijdreeksen voor België laten zien dat de vergrijzing vooral een probleem vormt in de groep van zelfstandige schippers die met een eigen schip varen, hoewel dit ook kan worden vastgesteld in de groep werknemers. Deze hoge mate van vergrijzing bij de zelfstandigen vereist nadere uitleg. In gesprekken met deskundigen, waaronder van banken, werd meer licht op de zaak geworpen. Er werd gewezen op een combinatie van sociale, economische en culturele invloedfactoren.

Leven aan boord van een schip brengt nu eenmaal bepaalde uitdagingen met zich mee. Vastgesteld kan worden dat veel jonge mensen er de voorkeur aan geven een baan aan wal te hebben met regelmatige arbeidsuren en de weekeinden thuis. Dit is zeker een belangrijke factor, bijvoorbeeld in West-Europa, waar ongeveer 80% van de vrachtbedrijven in de binnenvaart zelfstandige schippers zijn met een eigen schip. Hun arbeidsuren beperken zich niet tot een regelmatig werkschema.

De bovenbeschreven factoren leiden er alles bij elkaar genomen toe dat er in de binnenvaart een zeker tekort is aan arbeidskrachten. Dit is een punt van zorg zowel voor de passagiersvaart als voor het segment van het vrachtvervoer, waarbij er met name een tekort heerst aan gekwalificeerd personeel op managementniveau en gekwalificeerde schippers voor de tankvaart.

Andere factoren die bijdragen aan dit tekort aan personeel zijn eerder van technische aard. De werkzaamheden die bemanningsleden moeten verrichten, worden steeds technischer. Binnenvaartondernemingen hebben dus steeds meer behoefte aan gespecialiseerde beroepsprofielen en dit soort arbeidskrachten zijn moeilijk te vinden.

De algemene economische randvoorwaarden in de verschillende marktsegmenten van de binnenvaart zijn eveneens een invloedfactor. De passagiersvaart, en dan vooral het segment van de riviercruises, heeft de laatste jaren een zeer positieve tendens doorgemaakt. Het aantal passagiers dat een riviercruise maakte in de EU is in 2019 vergeleken met 2018 met 10% gestegen. Tussen 2012 en 2019 is het aantal passagiers meer dan verdubbeld.

In 2019 telde men in dit segment 1,8 miljoen passagiers.¹ In het vrachtsegment is de algemene ontwikkeling minder rooskleurig. De totale vervoersprestatie in de EU daalde in het vrachtsegment van 2014 tot 2019² met 7%. Deze verschillen in economische ontwikkeling zijn vandaag de dag al af te lezen in de werkgelegenheidscijfers.

In het licht van het bovenstaande moeten maatregelen om de attractiviteit van de sector te verhogen op de voorgrond staan. Er zou gedacht moeten worden aan meer fundamentele maatregelen om al deze factoren te beïnvloeden (dus zowel sociaal-cultureel, economisch als financieel) en de attractiviteit van de arbeidsmarkt voor de binnenvaart te verhogen. De jongere generatie zou daarbij centraal moeten staan. Tijdens de gesprekken met vertegenwoordigers van banken die aan financiering voor de binnenvaart doen, kwamen verschillende opties ter sprake. Bijvoorbeeld, het herorganiseren van de logistieke bevoorradingsketen, met meer voorwaartse en achterwaartse verticale integratie, zodat de positie van de binnenvaart binnen de hele bevoorradingsketen versterkt wordt en de onderhandelings- en economische macht verhoogd wordt. Het opzetten van coöperaties werd ook genoemd als een belangrijke optie om de economische vereisten (efficiency, winstgevendheid, hoge arbeidslast) beter af te stemmen op de sociale en culturele aspecten (privé- en sociaal leven, gezin, etc.) van de werknemers in de binnenvaart. Tot slot zal ook aan de weg getimmerd moeten worden ten aanzien van de job-kansen in de sector, zowel aan wal als aan boord

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.

Wij wensen u veel leesplezier!



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

¹ Zie: Europese binnenvaart, Marktobservatie, Jaarrapport 2020: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2020/09/CCNR_annual_report_NL_2020_BD.pdf, blz. 133

² Eurostat [iww_go_atygo]