

PLENAIRE VOORJAARZITTING 2016 VAN DE CCR

Réf: CC/CP (16)04

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 2 juni 2016 in Straatsburg haar plenaire voorjaarszitting gehouden onder het voorzitterschap van de heer dr. Dürler, hoofd van de Zwitserse delegatie.



DE CCR IN HET KORT (www.ccr-zkr.org)

De CCR is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor 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. Talrijke activiteiten van de Centrale Commissie bestrijken vandaag de dag meer dan alleen de Rijn en betreffen de Europese vaarwegen in het algemeen. De CCR werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.

BENOEMING VAN EEN NIEUWE SECRETARIS-GENERAAL VAN DE CCR

De Centrale Commissie heeft met ingang van 1 november 2016 de heer Bruno Georges benoemd tot nieuwe secretaris-generaal. Hij volgt de heer Hans van der Werf op, wiens mandaat in oktober van dit jaar eindigt. Dhr. Bruno Georges heeft de Belgische nationaliteit en kan bogen op een lange diplomatieke carrière. Hij is momenteel permanent vertegenwoordiger van België met de rang van ambassadeur bij de OVSE in Wenen (Oostenrijk). Hij is benoemd voor een periode van vier jaar en zal zijn nieuwe functie bij de CCR bekleden vanaf november 2016.

ECONOMISCHE SITUATIE IN DE RIJNVAART

Over de hele Rijn van Zwitserland tot aan de monding in de Noordzee wordt jaarlijks circa 330 mln. ton vervoerd. Daarmee vindt ongeveer 2/3 van het Europese binnenvaartvervoer plaats over de Rijn. De traditionele Rijn van Zwitserland tot aan de Duits-Nederlandse grens is goed voor bijna 200 mln. ton.

De positieve trend van de voorgaande jaren zette zich in het eerste halfjaar van 2015 voort. Het vervoersvolume steeg met 3% en de vervoersprestatie met 7%. Het tweede halfjaar werd gekenmerkt door een laagwaterperiode die in augustus aanbrak en die aanhield tot november, als gevolg waarvan het vervoer van massagoed beperkingen ondervond. Bijgevolg liep het vervoersvolume terug.

Vanwege die terugval in de laatste zes maanden van het jaar eindigde het vervoersvolume in 2015 4% lager dan in 2014. De vervoersprestatie daalde met 5% tot 38,3 miljard tkm.

ERKENNING VAN HET FRANSE DIPLOMA MIDDELBAAR BEROEPSONDERWIJS VOOR DE BINNENVAART

Het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft tijdens de vergadering van 16 maart 2016 besloten het Franse diploma middelbaar beroepsonderwijs voor de binnenvaart (het "baccalauréat professionnel français du transport fluvial") op de Rijn te erkennen.

Dit diploma en de instituten die deze opleiding aanbieden, zijn erkend op grond van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP). De erkenning heeft tot gevolg dat met dit diploma 360 dagen minder beroepservaring nodig zijn om zich voor het patentexamen te kunnen aanmelden. Afgestudeerden kunnen met dit diploma als volmatroos op de Rijn aan de slag.

De eerste leerlingen die deze opleiding gevolgd hebben, studeren in juni 2016 af.

CONTACT

Secretariaat van de CCR
Palais du Rhin
2, Place de la République
F-67082 Strasbourg
+33 (0)3 88 52 20 10
ccnr@ccr-zkr.org

BIJLAGEN (BESTEMD VOOR DE VAKPERS)

Réf: CC/CP (16)04

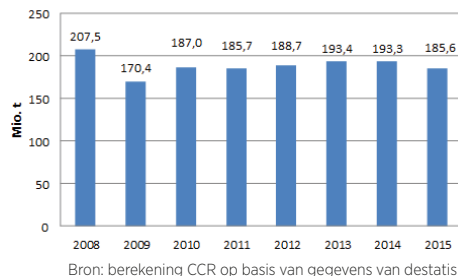
ECONOMISCHE SITUATIE IN DE RIJNVAART

Vrachtvolume en vervoersprestatie

Over de hele Rijn van Zwitserland tot aan de monding in de Noordzee wordt jaarlijks circa 330 mln. ton vervoerd. Daarmee vindt ongeveer 2/3 van het Europese binnenvaartvervoer plaats over de Rijn. De traditionele Rijn van Zwitserland tot aan de Duits-Nederlandse grens is goed voor bijna 200 mln. ton.

De positieve trend van de voorgaande jaren zette zich in het eerste halfjaar van 2015 door. Het vervoersvolume steeg met 3% en de vervoersprestatie met 7%. In het tweede semester brak in augustus een laagwaterfase aan die aanhield tot november, hetgeen het vervoer van grote hoeveelheden beperkte. Daardoor liep het vervoersvolume terug.

Afb. : Goederenvervoer over de traditionele Rijn per kwartaal (K1/2011 – K4/2015), in mln. ton)



Vanwege die terugval in de laatste zes maanden van het jaar lag het vervoersvolume in 2015 4% lager dan in 2014. De vervoersprestatie daalde met 5% tot 38,3 miljard tkm. Onderstaande tabel geeft naast de ontwikkeling per goederensegment de algehele trend weer.

Tabel: Vervoersvolume in de Rijnvaart (traditionele Rijn) en verandering ten opzichte van het jaar ervoor

	mln. ton			%	
	2013	2014	2015	2014/2013	2015/2014
Land- en bosbouwproducten	12,7	12,1	11,5	-4,7	-5,2
Levensmiddelen en veevoeders	7	7,5	7	7,4	-7,5
Erts	24,4	25,5	26	6,3	1,8
Metaal	10,6	11,4	11,2	7,4	-2
Zand, aarde en bouwmaterialen	25,3	25,6	24	1,3	-1,3
Steenkool	33,7	31,8	30,4	-5,6	-4,3
Aardolieproducten	30,9	29,4	28,7	-5	2,4
Chemische producten	20,8	21,2	19,9	2	-6,4
Containers	15,3	15,8	15,4	3,8	-2,5
Totaal	193,4	193,3	185,6	0	-4

Bron: berekening CCR op basis van gegevens van destatis

Vlootontwikkeling

Drogeladingvaart

In 2015 is het nieuwbouwvolume in West-Europa in vergelijking met 2014 licht toegenomen tot 37.000 ton. De totale tonnage die in 2013, 2014 en 2015 op de markt gekomen is, vertegenwoordigt echter nauwelijks 1% van de huidige vlootcapaciteit van circa 10,5 mln. ton.

Tegenover de 37.000 ton die in de vaart is genomen, staat echter de 60.000 ton (65 schepen) die gesloopt is. Sommige duwbakken en oudere vrachtschepen werden aan het Donagebied verkocht. Daarmee heeft de krimp van de vlootomvang zich in 2015 doorgezet.

Tankvaart

Hoewel het aantal schepen sinds 2010 terugloopt, blijft de totale laadcapaciteit constant. Ook in 2015 zette die trend zich door. Volgens het Europees Binnenvaart Inspectie Systeem (EBIS) zijn er in 2015 27 nieuwe dubbelwandige tankers op de markt gekomen.¹

Tegelijkertijd werden er echter 21 enkelwandige tankers gesloopt en werden er 8 aan het buitenland verkocht (Afrika, Oost-Europa). Zo verdwenen er in totaal 29 tankers met een totale laadcapaciteit van 46.500 ton (het jaar ervoor: 65.00 ton).² Zo blijft er per saldo een kleine nettogroei van het totale laadvolume over.

Passagiersvaart

In 2016 zijn er op de Europese rivieren circa 340 cruiseschepen actief, 20 meer dan in 2015. De beddenscapaciteit nam toe van 46.661 (2015) tot 49.812 (2016), wat neerkomt op een stijging met 7%. Daarmee is de beddenscapaciteit iets sterker vooruitgegaan dan het aantal schepen.

De nieuwbouw is in 2016 in vergelijking met de twee voorafgaande jaren enigszins teruggelopen. Ook voor 2017 wijzen de orderportefeuilles op een afname, hetgeen samenhangt met de Amerikaanse touroperators, die verantwoordelijk zijn voor meer dan de helft van de nieuwbouw, maar nu geconfronteerd worden met een verslappening van de vraag.

VRACHTPRIJZEN, OMZET- EN KOSTENONTWIKKELING

Vrachtprijzen in de drogelandingvaart

In de eerste helft van het jaar lagen de vrachttarieven in de internationale Rijnvaart en in Duitsland relatief laag en vertoonden ze weinig beweging naar boven.³ Bij het afsluiten van nieuwe contracten stegen de overeengekomen vrachtprijzen volgens de marktdeelnemers meestal maar mondjesmaat.⁴ Door de lage waterstanden zijn de dagvrachtprijzen in de laatste zes maanden duidelijk gaan aantrekken. Bij contractueel vastgelegde vrachtprijzen moesten de afgesproken laagwatertoeslagen betaald worden.

Zoals het eerste halfjaar van 2015 al liet zien, is de concurrentie in het Rijngebied zeer intensief, hetgeen een sterke rem op de prijsontwikkeling zette, zelfs toen de volumes aantrokken. Alleen de fase met laag water in de tweede helft van het jaar heeft uiteindelijk tot merkbare prijsstijgingen geleid.

Vrachtprijzen in de tankvaart

De ontwikkeling van de vrachttarieven werd over de hele lijn sterker beïnvloed door de schommelingen van de waterstanden dan door de hoeveelheden. Verder zien we dat de chemie- en aardolie-sector elk hun eigen ontwikkeling doormaken.

Hoewel de hoeveelheid vervoerde aardolieproducten al in de eerste helft van het jaar merkbaar was toegenomen, had dit slechts een beperkt positief effect op de dagvrachtprijzen. Bij de nieuwe contracten die werden afgesloten met een looptijd van 1 tot 2 jaar, steeg de basisvrachtprijs niet.

De tweede helft van het jaar werd vervolgens gekenmerkt door een sterke stijging van de dagvrachtprijzen vanwege de lage waterstanden. Deze stijging hield aan tot november, toen de waterstanden hun laagste peil bereikten. Daarna vielen de prijzen weer sterk terug. In de eerste maanden van 2016 lagen de vrachtprijzen weer op het niveau van een jaar eerder.

In de chemische sector kwamen de dagvrachtprijzen en contractueel vastgelegde vrachtprijzen vanwege de overwegend ongunstige volumetrend (zie paragraaf over de Rijnvaart) in de eerste zes maanden van het jaar onder druk te staan. Het laagwater in het tweede semester loste die situatie tijdelijk op.

Omzet- en kostenontwikkeling

In 2015 is de omzet in het goederenvervoer in Nederland en Duitsland met 4% gegroeid in vergelijking met het voorafgaande jaar.⁵ Deze positieve ontwikkeling van de omzet moet voornamelijk worden toegeschreven aan de lage waterstanden in de tweede helft van het jaar. Deze hebben geresulteerd in hogere vrachtprijzen en dus in gestegen omzetcijfers.

Dalende kosten waren typerend voor de kostenontwikkeling in 2015, vooral omdat de brandstofkosten een minder grote last vormden. Ook de onderhouds- en repartiekosten vielen enigszins lager uit. Bijgevolg zijn de exploitatieomstandigheden in 2015 al met al licht verbeterd. Een soortgelijke ontwikkeling valt ook voor 2016 te verwachten.

Vooruitzichten

Voor het goederenvervoer op de Rijn wordt voor 2016 rekening gehouden met een lichte groei van 2 tot 3%. Deze prognose wordt echter gedaan onder het voorbehoud dat de waterstanden in de tweede helft van dit jaar geen even ongunstige ontwikkeling kennen (ongunstig met betrekking tot de vervoerde hoeveelheden) als in 2015.

Zelfs bij een verhoging van het volume vervoerde goederen zal de rentabiliteit (vrachtprijzen, omzetcijfers) voor het globale binnenvaartbedrijfsleven ook in 2016 slechts in kleine stappen worden verbeterd.

Een marktgeïnduceerde stijgende trend voor de vrachtprijzen en de omzet vereist ongetwijfeld een krachtigere stijging van de vervoersvraag.

¹ EBIS inspecteert momenteel 1244 tankers met een totale tonnage van 3,1 mln. ton.

² Bron: artikel 'Overzicht van de nieuwbouw in de binnenvaart 2015', in tijdschrift *Schifffahrt, Hafen, Bahn und Technik*, maart 2016.

³ Vgl. het tijdschrift *Schuttevvaer*, verschillende edities in 2015.

⁴ Zie: Bundesamt für Güterverkehr (2015), marktobservatie goederenvervoer, rapport najaar 2015.

⁵ Bron: CBS / destatis