

## NIEUW FORMAAT VOOR HET VERSLAG VAN DE MARKTOBSERVATIE VOOR DE EUROPESE BINNENVAART, EEN PUBLICATIE VAN DE CCR IN SAMENWERKING MET DE EUROPESE COMMISSIE

Ref: CC/CP (16)03

Zo vaak en zo breed mogelijk informatie ter beschikking stellen die steeds betrouwbaarder en gevarieerder is: dit is de uitdaging waaraan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in samenwerking met de Europese Commissie het hoofd wenst te bieden door een nieuw formaat voor haar verslagen over de marktobservatie in de Europese binnenvaart voor te stellen.

### EEN BELANGRIJKE BIJDRAGE

De marktobservatie voor de binnenvaart beoogt bij te dragen aan de strategische besluitvorming in deze sector in Europa, zowel op het niveau van de beroepsorganisaties en het bedrijfsleven als op het vlak van het vervoersbeleid en de administraties. Om het hoofd te kunnen bieden aan de inherente risico's waaraan deze vervoerstak is blootgesteld, is het belangrijk gebleken een continue monitoring van de economische prestaties en hun structurele en cyclische trends in te stellen.

De inzameling en analyse van dergelijke 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 zij van oudsher sinds bijna twee eeuwen verricht, uit te breiden tot buiten het Rijngebied om het hele Europese vaarwegennet te dekken, voor zover op dit gebied betrouwbare informatie beschikbaar is die aan een analyse onderworpen kan worden.

### VIER MARKTVERSLAGEN PER JAAR

In de continuïteit van deze aanpak stelt de CCR voor om **voortaan vier marktverslagen per jaar** te publiceren. Drie van deze verslagen zullen op kwartaalbasis verschijnen (in maart, september en december) en worden gewijd aan de markten en regio's die regelmatige updates vereisen. Een vierde uitgebreider verslag zal in de loop van juni verschijnen en een globaler overzicht presenteren van de trends en ontwikkelingen van de binnenvaart in heel Europa, met een terugblik op het afgelopen jaar en de vooruitzichten op de middellange termijn.

In het kader van dit project wordt een centrale plaats toebedeeld aan de **nauwe samenwerking** met zowel de Europese binnenvaartorganisaties, de EBU en de ESO, als de rivierencommissies voor de Donau, Moezel en Sava om de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de informatie te garanderen.

### VOORTAAN EEN NIEUWE VISUELE VORMGEVING EN ONLINE BESCHIKBAAR

De marktobservatie krijgt ook een nieuwe visuele vormgeving.

De grafische vorm is aangepast en dit verslag, dat net als in het verleden in pdf-formaat beschikbaar zal zijn, zal voortaan ook in digitale vorm verschijnen op de website [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org). Deze «responsive» viertalige website (Engels, Duits, Frans en Nederlands) zal het voor een breed publiek gemakkelijker maken om het verslag of relevante onderdelen hiervan online in te zien, zowel via de computer als via de tablet of smartphone. Een jaarlijkse papieren versie met de laatste kwartaalverslagen en het jaarverslag van juni zal in de zomer van elk jaar beschikbaar komen en op [eco@ccr-zkr.org](mailto:eco@ccr-zkr.org) besteld kunnen worden.

De CCR is verheugd nu al het eerste kwartaalverslag van dit type te kunnen presenteren voor 2016. In de bijlage vindt u de kerncijfers 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-fr.html> of rechtstreeks online worden ingezien op [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org).

Veel leesplezier!



De nieuwe verschijningsvorm van het verslag



**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](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)  
[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

# SAMENVATTING

Het goederenvervoer op de traditionele Rijn bereikte in de eerste helft van 2015 een niveau van bijna 99 mln. ton. Dit komt overeen met een toename van de hoeveelheden van 3% ten opzichte van dezelfde periode in 2014. In het derde kwartaal van 2015 werd deze ontwikkeling afgeremd, omdat de lang aanhoudende laagwaterperiode het vervoer van grote hoeveelheden belemmerde. In de eerste drie kwartaal van 2015 lag het totale resultaat bij rond de 145 mln. ton, hetgeen neerkomt op 1,5% minder dan het resultaat het jaar ervoor.

In Nederland en Duitsland liet de eerste helft van het jaar eveneens groeicijfers zien. Op de Nederlandse waterwegen steeg het volume met bijna 1%, in Duitsland met 3,2%. In het derde kwartaal deed echter ook hier een daling zijn intrede. Onder de lage waterstanden had vooral het vervoer van droge bulkgoederen en containers te lijden. De meerjarige trend blijft hier weliswaar positief, maar minder goede vaaromstandigheden laten duidelijk hun sporen achter.

De transportprijzen en omzet toonden in de eerste helft van het jaar ondanks de toegenomen hoeveelheden, geen opwaartse trend. Pas toen in augustus het waterpeil daalde trokken de prijzen (duidelijk) aan, en in het kielzog daarvan ook de omzet. Hieruit blijkt dat een duidelijke verbetering van de inkomstenkant (vrachtprijzen, omzetcijfers) zich bij de huidige marktsituatie slechts als gevolg van externe oorzaken (waterstanden) voordoet. De huidige verhouding tussen vraag en aanbod is te ongunstig om een markt-inherente opwaartse trend te kunnen bewerkstelligen.

De lang aanhoudende fase van laagwater had niet alleen gevolgen voor de vrachtprijzen en de omzet, maar ook voor de operationele kant. De schepen die werden ingezet konden, al naar gelang traject en scheepstype, minder beladen worden. Daar staat tegenover dat er meer schepen werden ingezet (+ 20-30%) om belangrijke transportketens voor het vervoer van grondstoffen in stand te houden.

Wat de aanbodkant betreft, is er een daling vast te stellen in de nieuwbouw. In de drogeladingvaart zijn de nieuw op de markt gekomen schepen in de jaren 2013, 2014 en 2015 in totaal goed voor slechts 1% van de West-Europese vlootcapaciteit. In de tankvaart ligt dit percentage iets hoger. Daar ligt dit alles bij elkaar genomen rond de 7%.



In tegenstelling tot het lage percentage nieuw gebouwde schepen in de vrachtaart, kent de passagiersvaart(riviercruisevaart) een ongebreidelde uitbreiding van de vloot. Alleen al in 2015 zijn er 30 nieuwe cruiseschepen in de vaart genomen. Terugkijkend naar de jaren 2013, 2014 en 2015 komt men dan op ongeveer 80 schepen. Dit betekent dat de capaciteit in slechts drie jaar met ongeveer een derde is toegenomen.

In het segment van de riviercruises kan een duidelijk onderscheid worden vastgesteld in de snelheidwaarmee vraag en aanbod zich ontwikkelen. Indien dit verschil aanhoudt, moet dit als zorgwekkend worden beschouwd.

Ondanks de onevenwichtige situatie kan in de passagiersvaart een stijgende omzettrend worden waargenomen. De ondernemingen die zich voornamelijk richten op Amerikaanse klandizie uit de USA boeken een grotere omzetsijging.

De vooruitzichten voor 2017 zijn gematigd positief. In het vrachtvervoer kan worden gerekend op een stijging van het transportvolume van rond de 3 à 4%. De operationele rentabiliteit verbetert zich hier echter slechts stapje voor stapje, aangezien de huidige marktsituatie een hoger tempo in de weg staat.

Verwacht wordt dat de riviercruises hun omzetverder zullen zien toenemen. Als het echter zo blijft dat vraag en aanbod zich steeds verder los van elkaar ontwikkelen, zullen op deze markt de risico's groter worden, met dien verstande dat het segment dan gevoeliger zal worden voor plotselinge, economische "koerswijzigingen".

