

INSTITUUT VOOR HET TRANSPORT LANGS DE BINNENWATEREN V.Z.W.

Drukpersstraat 19 te 1000 Brussel

TEL; + 32(2)2 217.09.67 – FAX : + 32(0)2 219.91.86

WEBSITE : <http://www.itb-info.be> – E-MAIL : enquete@itb-info.be

OVERZICHT VAN DE TRIMESTRIËLE CONJUNCTUURENQUÊTE IN DE SECTOR VAN HET GOEDERENVERVOER LANGS DE BINNENWATEREN 1^{STE} TRIMESTER 2009.

Het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren v.z.w. verzamelt driemaandelijks informatie over de toestand in de binnenvaartsector op basis van een vrijwillige conjunctuurenquête doorgevoerd bij een panel van de vloot toebehorend aan in België gevestigde ondernemers.

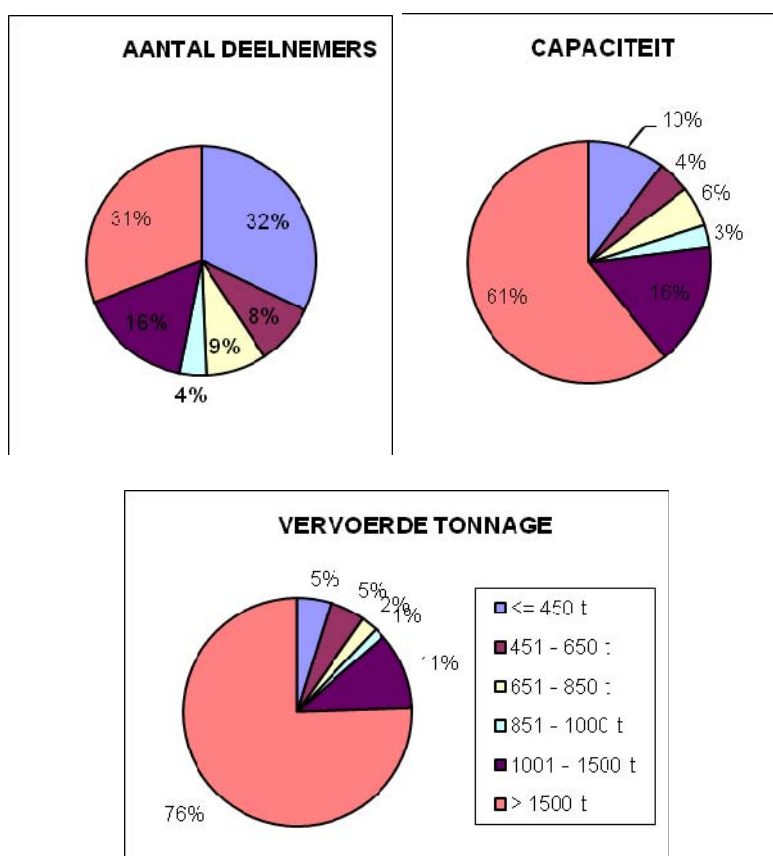
De resultaten van deze enquêtes moeten het onderwerp uitmaken van een voorzichtige interpretatie.

Teneinde conjuncturele tendensen te kunnen bepalen over een bepaalde periode, dient bijzondere aandacht besteed te worden aan een toekomstgerichte analyse van de resultaten over een globale periode van vier kwartalen. Naar analogie met de voorbije jaren zal eveneens een uitgebreid verslag worden opgesteld voor het jaar 2009, teneinde de voornaamste informatie op jaarbasis te onderzoeken.

1. Inleiding

Gedurende het eerste kwartaal van 2009 was de samenstelling van de steekproef als volgt : op een representatief panel van 123 ondernemingen van de binnenvaartsector werden 81 geldige antwoordformulieren teruggestuurd, hetzij een antwoordniveau van 2/3.

De totale ladingcapaciteit van het panel vertegenwoordigde 94.950 ton en het totaal vervoerde gewicht in het 1^{ste} kwartaal 2009 werd geëvalueerd op 763.361 ton.



Op basis van de teruggestuurde inlichtingen, kunnen wij de grote lijnen in de activiteit van het vervoer te water voor het betrokken trimester weergeven.

2. Vraag naar scheepsruimte

In vergelijking met het vierde kwartaal van 2008 wordt de vraag naar scheepsruimte gedurende het eerste kwartaal van 2009 door 91% als dalend beoordeeld.

Gedurende het vorige kwartaal duidde een meerderheid der deelnemers (72%) deze vraag eveneens als dalend aan.

3. Het vrachtaanbod per relatie

In tegenstelling tot het laatste kwartaal van 2008, wordt de nationale trafiek gedurende I/2009 door de meerderheid (82%) als niet aantrekkelijk beoordeeld.

Alle relaties vanuit België (B-F, B-NL en B-D) worden niet aantrekkelijk bevonden.

Voor wat de overige relaties betreft, geeft de hierna volgende tabel een synthese van de antwoorden in vergelijking met de situatie in het 1^{ste} trimester 2008.

ALGEMENE TENDENSEN	I/2009	I/2008
<u>VANUIT FRANKRIJK</u>		
→ België	NIET AANTREKKELIJK (27/49)	AANVAARDBAAR (23/34)
→ Nederland	NIET AANTREKKELIJK (25/39)	AANVAARDBAAR (20/33)
→ Duitsland	NIET AANTREKKELIJK (16/25)	NIET AANTREKKELIJK (11/15)
<u>VANUIT NEDERLAND</u>		
→ België	NIET AANTREKKELIJK (38/41)	AANVAARDBAAR (23/33)
→ Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (30/35)	AANVAARDBAAR (15/28)
<u>VANUIT DUITSLAND</u>		
→ België	NIET AANTREKKELIJK (28/31)	AANVAARDBAAR (10/17)
→ Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (23/26)	NIET AANTREKKELIJK (14/15)

4. Het vrachtprijsniveau

Gedurende het eerste kwartaal van 2009, wordt een dalend (96%) vrachtprijsniveau aangegeven.

Het vrachtenpeil wordt door 78% der deelnemers als "niet aantrekkelijk" aangeduid.

Deze stelling staat haaks op de positieve tendens die tot het derde kwartaal 2008 werd aangegeven.

Voor wat de trimestriële ontvangsten gedurende I/2009 betreft, maakt het merendeel van de ondervraagden melding van onvoldoende ontvangsten (84%) om een gezond beheer inzake noodzakelijke investeringen en onderhoud te voeren.

5. Het gemiddelde aantal geladen reizen per kwartaal.

Het gemiddelde aantal reizen per onderneming voor I/2009 ligt rond **10-11 reizen**.

In onderstaande tabel wordt het gemiddelde aantal reisdagen per tonnageklasse weergegeven.

Tonnageklasse	totaal aantal reizen				gemiddeld aantal reizen			
	I/09	II/09	III/09	IV/09	I/09	II/09	III/09	IV/09
≤ 450 t	135				5- 6			
451-650 t	84				12			
651-850 t	75				10-11			
851-1000 t	14				4- 5			
1001-1500 t	117				9			
>1500 t	398				15-16			
Totaal	1.010				10-11			

6. Vooruitzichten.

Op het vlak van de vooruitzichten betreffende de vraag naar scheepsruimte voor het tweede kwartaal van 2009, hebben de ondervraagden zich voor het merendeel uitgesproken voor een daling op de vervoersmarkt en een algemene neerwaartse tendens van het vrachtprijsniveau.

7. Commentaren.

Een deel van het onderzoek wordt gewijd aan bemerkingen van schippers op sociaal en economisch niveau en wat de praktische uitoefening van hun beroep betreft.

U vindt hierna een kort overzicht van de verschillende opmerkingen :

a) Sociale aspecten

De crisis tast de relaties tussen de schippers aan; door het gebrek aan werk is er meer vrije tijd, maar een tekort aan beveiligde aanmeerplaatsen; vaartijd met een derde verminderd; te weinig politiecontroles op het naleven van de vaartijden; niet akkoord met het medisch onderzoek vanaf 65 jaar; meer vrije tijd door de daling van de trafiek; moeilijkheden om aanmeerplaatsen te vinden voor schepen met een lengte van >110m; sociale lasten in de binnenvaart zijn te hoog i.v.m. Frankrijk, Nederland en Duitsland; moeilijkheden om gekwalificeerd personeel met officiële documenten te vinden (matroos, deksman); verbod op interim; sommige bevrachters hebben geen respect voor de vaartijden; tekort aan beveiligde plaatsen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen; noodzaak om de vaartijd wettelijk te beperken tot 14u per dag en een verplichte zondagsrust voor de komende drie maanden.

b) Economische aspecten

VNF-kosten zijn te hoog t.o.v. de dienstverlening; einde van de kleine schepen in België (dalende vracht en trafiek); geen reizen vanuit België of Nederland; lege reizen naar Frankrijk (evenveel kilometers dan de geladen reis); geen reizen voor Belgische schepen; zeer hoge kosten voor tussentijds classificatiebezoek (€ 470); door de crisis worden vooral de grote schepen geraakt en is de situatie voor de kleine schepen beter; tekort aan transportvoorstellen in België; inkomens dalen – uitgaven stijgen; nood aan faciliteiten voor de BTW-aangifte via internet en mobiele verbinding; algemene daling van de vrachten van 20 à 30%; onverantwoordelijkheid van sommige schippers die vrachtprijzen aannemen onder de rentabiliteitsdrempel – negatieve invloed en risico op faillissement; moeilijkheden om een matroos te vergoeden gezien de daling van de vrachtprijs; kostprijs van boekhouding en classificatie te hoog; stijging van de havenrechten en van de verzekeringen; in deze uitzonderlijke en catastrofale situatie zou het wenselijk zijn dat de fiscaliteit rekening houdt

met de verletdagen; subsidies voor oude schepen zijn onnodig in een toestand van daling van de trafieken en vrachtprijzen; er is nood aan een analyse van de overcapaciteit; afschaffing van de gasolietoeslag; catastrofale situatie – indien dit nog zes maanden aanhoudt, risico op faillissement; gebrek aan evenwicht bij de bevrachters in de verdeling tussen de nationaliteiten van het vervoersaanbod; drie maanden wachttijd voor de regeling van het vrachtsaldo; geen regeling in de contracten voor de liggelden en andere vergoedingen; behoud van de graantrafieken voor uitvoer vanuit Frankrijk; instructies van de Nederlandse banken om Nederlandse schepen prioritair te bevrachten; uitstel van terugbetaling van kredieten in Nederland – oneerlijke concurrentie; spaargeld moet aangesproken worden om kosten te dekken; te weinig steun van de overheid in deze crisisperiode; de vrije markt zonder basistarief is niet rendabel; zonder evenwichtige verdeling van de transporten, gaan de binnenvaartondernemingen failliet; modaliteiten voor de erkenning van de verletdagen op fiscaal niveau; oneerlijke concurrentie van de Nederlandse banken – Nederlandse schippers varen onder de rentabiliteitsdrempel; de banken moeten hun verantwoordelijkheid nemen bij investeringen in grote schepen; wens om een vrachtenbeurs op te richten; stijging van de gsm-kosten; positief is de daling van de gasolieprijs; concurrentie van grote schepen die kleine tonnages vervoeren aan een vrachtprijs van 50%; noodzaak om op Europees niveau klacht in te dienen indien Nederland zijn vloot bevoordeelt met vrijwillige maatregelen; te hoge personeelskosten volgens de voorwaarden van het Fonds in Antwerpen en t.o.v. de buurlanden; buitenlandse BTW is moeilijk terug te vorderen; vraag naar sloopcampagne voor grote schepen; vele collega's varen met verlies; vraag naar een wet betreffende een minimumvrachtprijs; daling van de waarde van schepen; geen BTW-daling voor nieuwbouw (21% naar 6%); dringende aanpassing van het liggeld en andere vergoedingen; fiscale procedure bij investeringen brengt supplementaire liquiditeitsnoden met zich; dringende vraag aan de banksector voor uitstel van kredieten; de financiële reserves raken op; nood aan vastleggen van minimumprijzen en vermindering van de sociale lasten bij aanwerving van personeel; de vrachtprijs dekt enkel de gasolie en de havenrechten; de overheid moet op de hoogte worden gebracht van de dumpingpraktijken en reageren volgens artikel 6 van het Verdrag van Rome; voorstel tot vergoeding door de overheid van een termijn van een maand immobilisatie in de droge lading op het budget van het sloopfonds; vraag naar dwingende wetgeving bij nieuwbouw, dit vooral voor grote schepen (aangepaste oud voor nieuw).

c) Praktische uitoefening van het beroep

Toename van de verschillende uurroosters in Frankrijk door personeelsgebrek; bij vrieskou zijn de drinkwaterpunten moeilijk te gebruiken; Sluis van Kain beperkt zijn dienst voor 22u; men moet zes "Vlaamse" reizen per jaar doen om te genieten van de subsidie voor kleine schepen; hellend vlak van Ronquières – vaartijd 24u/24u (zonder verlichting aan de wachtplaatsen); bij vrieskou is er geen materiaal op de Franse kanalen; absurde controles op de netheid van de ruimen i.v.m. de Ovocom-vereisten – de controleurs kijken de ruimen niet na; te veel controles door de waterpolitie; te lange wachttijd voor het bekomen van officiële documenten (communautair certificaat, Rijnmeetbrief) en politiecontroles met sancties; slecht aangeduide werkbakken stoomopwaarts van Asper; tevredenheid over het plaatsen van vlottende palen aan de sluis van Havré; dringende herstellingen aan de sluizen van Marchienne-Docherie, Montignies sur Sambre en Auvclais; lange onderbreking van de dienst (Canal du Nord, Jauville, Booscheveld, Weert,...); de sluis van het Albertkanaal kent een extreme wachttijd in verhouding tot de beperkte toeloop; ondernemingen zoeken kleine schepen in Campine maar er is geen ontmoetingsplaats voor het opmaken van de contracten; te veel grote schepen op de kleine kanalen (Samber, Leie, Schelde); de formaliteiten om klacht neer te leggen aan de sluizen zijn veel te omslachtig (7 pagina's) en de sluismeester noteert er eveneens zijn bemerkingen op; dijken en oevers op de Leie in slechte staat (tussen Vive-St. Eloi en Deinze); geen mogelijkheid voor schepen met een kleine kraan om een auto te ontschepen op de Rijn in Duitsland; vraag naar politiecontroles op het kanaal Dessel-Schoten voor documenten m.b.t. de exploitatievergunning; geen informatie over de nieuwe reglementen; probleem met de Nederlandse Rijkswaterstaat om te stationneren in Lobith; moeilijke circulatie in de havensites (veiligheid en badge-); teveel controles in verschillende landen; politiecontrole in Gent wordt niet opgenomen in databank en tweede controle de maand er op in Wallonië; gebrek aan ADN-cursussen in Wallonië; te weinig plaatsen in Gent; regelmatige controles van Duitse politie; vraag naar controle van de exploitatievergunningen; veiligheidsprobleem voor de binnenvaart door het "Lange Wapper Brug" project; voorstel om het verenigen van de beroepsorganisaties tegenover de overheden; promoten van het gebruik van de commerciële internetsites voor de sector; moeilijkheden met de Rijnvaartcommissie; medisch onderzoek na de leeftijd van 60 jaar en vertraging van meer dan vijf maanden voor het bekomen van officiële documenten; geen antwoorden van het Fonds voor Rijn- en Binnenvaart en nood aan een Paritaire Commissie met bevoegdheden – versterken van de representatieve rol van Aequitas om cruciale vragen te beantwoorden (gekwalficeerde matroos, intermarbeid, technische werkloosheid).

INSTITUUT VOOR HET TRANSPORT LANGS DE BINNENWATEREN V.Z.W.

Drukpersstraat 19 te 1000 BRUSSEL

☎ + 32 (0)2 217.09.67

☎ + 32 (0)2 219.91.86

📧 enquete@itb-info.be - Website : <http://www.itb-info.be>