

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

Drukpersstraat 19 te 1000 Brussel

Tél. : + 32 (0)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 3^{DE} TRIMESTER 2009.

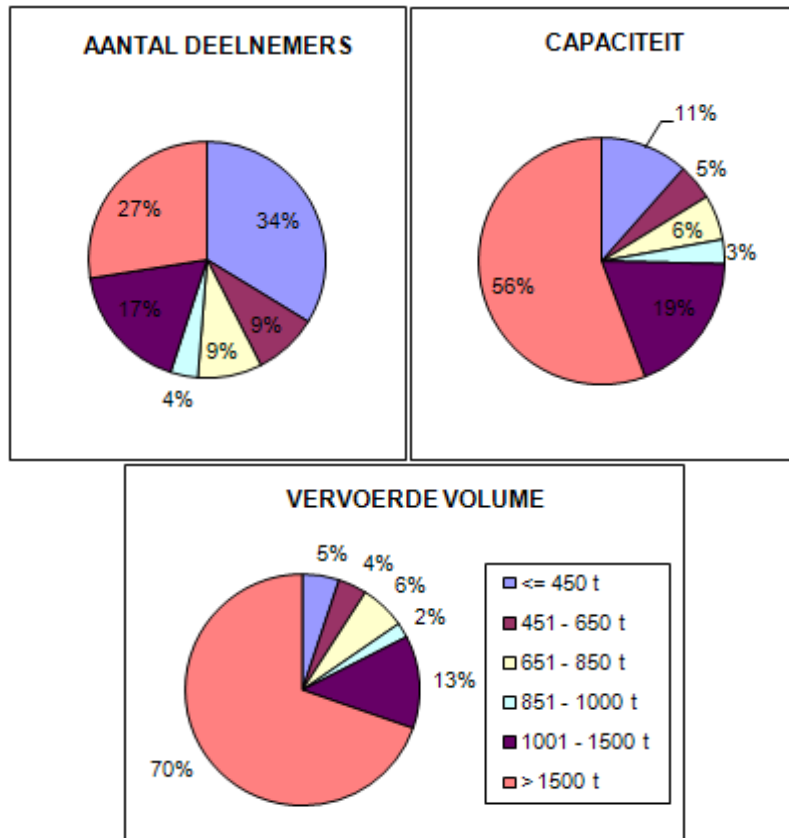
Het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren v.z.w. verzamelt driemaandelijks informatie over de toestand in de binnenvaartsector op basis van een vrijwillige conjunctuurenquête doorgevoerd bij een panel van de vloot toebehorend aan in België gevestigde ondernemers.

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 het verleden zal eveneens een uitgebreid verslag worden opgesteld voor het jaar 2009, teneinde de voornaamste informatie op jaarbasis te onderzoeken.

1. Inleiding.

Gedurende het derde trimester 2009 was de steekproef samengesteld als volgt : op een representatief panel van 124 binnenvaartondernemingen werden 80 geldige formulieren teruggestuurd, hetzij een antwoordniveau van ongeveer 65 %.

De totale ladingcapaciteit van het panel bedroeg 87.538 ton en het vervoerde gewicht 773.059 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. De vraag naar scheepsruimte.

In vergelijking met het 2^{de} kwartaal van 2009, wordt **de vraag naar scheepsruimte** gedurende het derde kwartaal van 2009 **als dalend beoordeeld** (54 %) en door 39% als stabiel.

Gedurende het vorige kwartaal duidde een meerderheid der deelnemers deze vraag als dalend aan (64 %).

3. Het vrachtaanbod per relatie.

Net zoals voor de eerste twee kwartalen van 2009 wordt in het derde kwartaal de nationale trafiek door een grote meerderheid (74%) niet aantrekkelijk bevonden.

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

Voor wat de overige relaties betreft, geeft de hiernavolgende tabel een synthese van de antwoorden in vergelijking met de situatie in het 3^{de} kwartaal 2008.

ALGEMENE TENDENZEN	III/2009	III/2008
<u>VANUIT FRANKRIJK</u>		
--> België --> Nederland --> Duitsland	NIET AANTREKKELIJK (29/51) NIET AANTREKKELIJK (20/33) NIET AANTREKKELIJK (17/23)	AANVAARDBAAR (20/48) AANVAARDBAAR (15/28) NIET AANTREKKELIJK (9/18)
<u>VANUIT NEDERLAND</u>		
--> België --> Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (29/36) NIET AANTREKKELIJK (24/35)	AANVAARDBAAR (21/32) NIET AANTREKKELIJK (15/27)
<u>VANUIT DUITSLAND</u>		
--> België --> Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (24/28) NIET AANTREKKELIJK (20/22)	AANVAARDBAAR (12/18) NIET AANTREKKELIJK (10/15)

4. Het vrachtprijsniveau

Gedurende het derde kwartaal 2009 wordt een **dalend** (62%) vrachtprijsniveau aangegeven.

Het vrachtenpeil wordt door 76% der deelnemers als « **niet aantrekkelijk** » aangeduid.

Deze stelling ligt in de lijn van de negatieve tendens die in het vorige kwartaal werd aangegeven.

Voor wat de trimestriële ontvangsten gedurende III/2009 betreft, maakt het merendeel van de ondervraagden melding van onvoldoende ontvangsten (90%) om een gezond beheer inzake noodzakelijke investeringen en onderhoud te voeren.

5. Het gemiddeld aantal geladen reizen per kwartaal.

Het gemiddelde aantal reizen per onderneming voor III/2009 ligt rond **11-12 reizen**.

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

<u>Tonnageklasse</u>	<u>Totaal aantal reizen</u>				<u>Gemiddeld aantal geladen reizen</u>			
	I/09	II/09	III/09	IV/09	I/09	II/09	III/09	IV/09
<= 450 t	135	156	151		5 – 6	6	5 – 6	
451-650 t	84	96	83		12	12	11 – 12	
651-850 t	75	70	77		10 – 11	11 – 12	11	
851-1000 t	14	23	25		4 – 5	5 – 6	8 – 9	
1001-1500 t	117	101	140		9	8 – 9	10	
>1500 t	398	344	449		15 – 16	15 – 16	20 – 21	
Totalen	823	790	925		10 – 11	10 - 11	11 – 12	

6. Vooruitzichten.

Op het vlak van de vooruitzichten betreffende de vraag naar scheepsruimte voor het vierde kwartaal van 2009, hebben de ondervraagden zich voor het merendeel uitgesproken voor een status-quo of een stijging op de vervoersmarkt en een algemene tendens tot status-quo of stijging van het vrachtprijsniveau.

7. Kommentaren.

Een gedeelte van het onderzoek wordt voorbehouden voor bemerkingen van schippers op sociaal en economisch vlak en wat de praktische uitoefening van hun beroep betreft. U vindt hierna een kort overzicht van de verschillende bemerkingen.

1) Sociale aspecten

Te weinig aanmeerplaatsen door het grote aantal schepen dat stilligt; moeilijkheden te wijten aan stress ; beschikbare tijd voor familie en sociale contacten ; gebrek aan vertrouwen tussen de actoren ; voorstel tot afschaffing van de nachtvaart aan de sluisen in Vlaanderen – deze oplossing biedt reeds een oplossing op het vlak van de gezondheid; personeelskosten zijn te hoog in de binnenvaart (via het Fonds voor de Rijn- en binnenvaart) – de sleepschepen zijn hier niet aan onderworpen; werkvergunning voor Roemenen is moeilijk te verlengen; door de hoge personeelskost worden arbeidsplaatsen geschrapd; vrije tijd maar geen inkomen.

2) Economische aspecten

Geen graantransporten vanuit Frankrijk naar België en Nederland ; overvolle silo's – stockage in afwachting van een prijsstijging; zeer lange wachttijden op bevrachting ; vrachtprijs is te laag ten opzichte van de huidige levenskost ; beroepskosten zijn te hoog met supplementaire taken ; moeilijkheden bij het betalen van de belastingen ; verminderde activiteit in augustus en transportverlies in september (van Frankrijk naar België) omwille van einde van de oogst ; financiële reserves moeten worden aangesproken ; exploitatie met Cale Info Service (CIS) in Frankrijk maar weinig aanbod ; een toerbeurtsysteem kan een oplossing bieden aan de 25% daling van de vrachtprijs ; vele lege reizen naar Frankrijk ; aanvaardbare vrachtprijzen in Frankrijk ; nood aan bodemtarieven ; concurrentiële

situaties tussen schippers ; zonder heropleving worden de activiteiten stopgezet op het einde van het jaar ; overuren en andere vergoedingen worden niet uitbetaald ; CIS handhaaft een bepaald vrachtprijsniveau ; gezien het vrachtprijsniveau en de kosten van scheepswerven zijn investeringen niet meer mogelijk ; internetkosten in het buitenland zijn te hoog ; concurrentie van grote schepen omdat de bevrachters kleinere loten toestaan (500t voor een capaciteit van 2000t) ; onmogelijk om herstellingskosten te dekken ; er bestaat reeds een overcapaciteit van grote schepen en er worden er nog meer verwacht ; de bevrachters bieden hen partiële transporten aan – geen reactie van operatoren of overheid ; rentabiliteitsprobleem (inkomen daalt met 60% en kosten stijgen), meer reglementeringen en oneerlijke concurrentie vanwege de Nederlandse vloot ; sparen is onmogelijk geworden ; onderhoud en herstellingen zijn te duur ; termijn van één maand voor de betaling van de vracht ; vraag om uitstel van betaling van de lasten ; AIS is financieel ontoegankelijk ; door de lage waterstand op de Rijn kunnen de trafieken worden verhoogd ; op fiscaal vlak wordt geen rekening gehouden met de dagen dat er leeg wordt gevaren ; vraag naar toepassing van de BTW-tarief van 6% ; een gebrek aan steunmaatregelen werkt delocalisering in de hand.

3. Praktische uitoefening van het beroep

Te veel administratieve formaliteiten en reglementeringen ; beperkte uurrooster in Vitry en Reims alhoewel dit de belangrijkste verbinding met het zuiden van Frankrijk is ; trage dienstverlening aan de sluisen in het Waals gewest ; VNF draagt geen verantwoordelijkheid bij averijvergoeding ; aflevering van scheepsattesten verloopt traag (termijn van 8 maanden voor officiële documenten) ; geen trappen aan de Antwerpse sluisen (Royer) ; te weinig overnachtingsplaatsen op de Bovenshelde door de aanwezigheid van grote schepen ; problemen aan de sluis van Marchienne Docherie (vertragingen) ; werkzaamheden die zeer lang duren aan de spoorwegbrug stroomafwaarts Landelies ; te lange wachttijden aan de bruggen en brutaliteiten bij het lossen ; vraag naar meer menselijke politiecontroles in Wallonië (Obourg-Péronnes) ; de nieuwe technische normen voor kleine schepen gaan tot faillissementen leiden ; controle van sociale inspectie ; betreuenswaardig beheer van de waterwegen in Frankrijk (onderhoud, buiten werking, watergebrek) ; vaartoelating voor grote schepen niet geëvalueerd (Roeselare – de Samber) ; het neerleggen van klachten bij de ombudsman van NV De Scheepvaart blijft zonder gevolg ; RIS Vlaanderen is niet toegankelijk op internet ; correcte controle vanwege de Duitse overheid ; budgettaire verminderingen tengevolge van de crisis, maar investeringen zijn voorzien in het Waals Gewest ; schippers die in België exploiteren zonder exploitatievergunning ; verplichting om met verminderde of onvoldoende bemanning te varen ; moeilijkheden om de nieuwe CCR-normen te respecteren en wat met de vloot van het Oosten ? ; wens om het volgen van een beheersstage verplichtend te maken ; kosten van jaarlijkse vernieuwing van vergunning na 65 jaar ; te veel controle aan boord ; te weinig plaatsen in Antwerpen en Gent ; geen toegang tot het beroep van bevrachter in Nederland vervalst de concurrentie ; VHF kanaal 28 van de sluis van Evergem is defect ; gebruik van de Kattendijksluis bij werken of het buiten gebruik zijn ; fiscale controle verschilt van gemeente tot gemeente – dit is ontoelaatbaar ; onaangepaste accommodatie in de haven van Antwerpen ; voorstel om snelheidsbeperkingen in te stellen (Leie) ; aanpassing van de kaaitoegang voor ADNR-schepen ; vraag naar een centraal internationaal controlesysteem.

4. Varia

Achteruitgang met verlies van de verworvenheden bij de stakingen van 1975 ; tekort aan jongeren in het beroep ; kritiek van de bevrachters op de Ronde Tafel – moeilijkheden bij prijsonderhandelingen ; einde van het schippersberoep door tekort aan politieke steun ; voorstel tot stilleggen van de motor in de sluisen (minder verbruik, vervuiling en geluid) en de trossen te gebruiken, vraag naar het gebruik van de reservefondsen van de sloopregeling ; voorstel om een identiek statuut als dat van de bevrachter te bekomen voor het bevrachten van schepen ; gebrek aan informatie mbt de toepassing van het Afvalstoffenverdrag ; tegenstand van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) t.o.v. het Nederlandse anticrisis plan.

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>