

# 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](mailto:enquete@itb-info.be)

## OVERZICHT VAN DE TRIMESTRIËLE CONJUNCTUURENQUÊTE IN DE SECTOR VAN HET GOEDERENVERVOER LANGS DE BINNENWATEREN

### 1<sup>STE</sup> TRIMESTER 2010.

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.

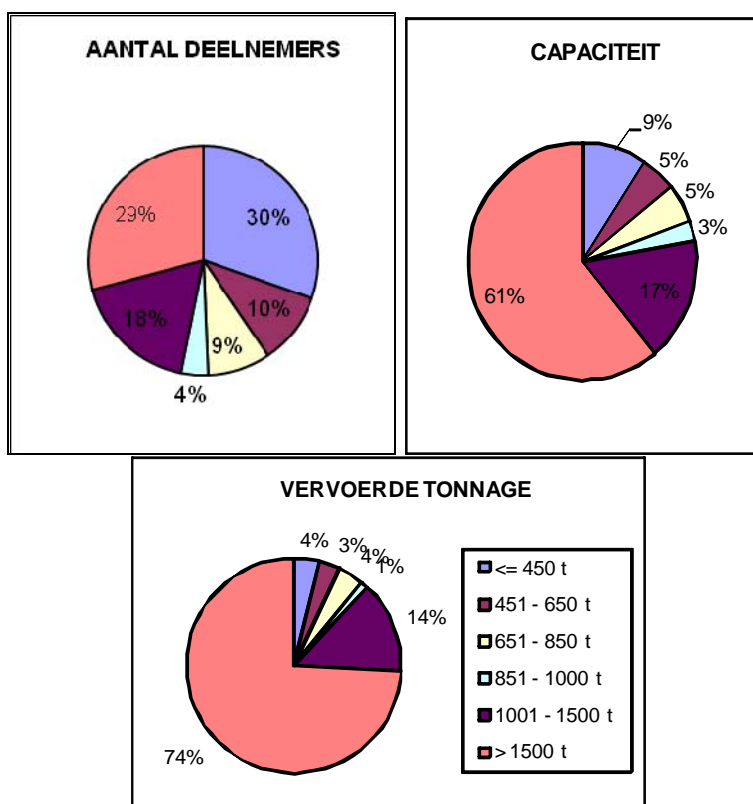
De resultaten van deze enquêtes moeten het onderwerp uitmaken van een voorzichtige interpretatie.

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 2010, teneinde de voornaamste informatie op jaarbasis te onderzoeken.

### 1. Inleiding

Gedurende het eerste kwartaal van 2010 was de samenstelling van de steekproef als volgt: op een representatief panel van 120 ondernemingen van de binnenvaartsector werden 79 geldige antwoordformulieren teruggestuurd, hetzij een antwoordniveau van 2/3.

De totale ladingcapaciteit van het panel vertegenwoordigde 97.633 ton en het totaal vervoerde gewicht in het 1<sup>ste</sup> kwartaal 2010 werd geëvalueerd op 1.070.783 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 2009 wordt de vraag naar scheepsruimte gedurende het eerste kwartaal van 2010 door 86% als stabiel en dalend beoordeeld.

Gedurende het vorige kwartaal duidde een meerderheid der deelnemers (83%) deze vraag eveneens als stabiel en dalend aan.

## 3. Het vrachtaanbod per relatie

In tegenstelling tot het laatste kwartaal van 2009, wordt de nationale trafiek gedurende 1/2010 door de meerderheid (81%) als niet aantrekkelijk beoordeeld.

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

Voor wat de overige relaties betreft, geeft de hierna volgende tabel een synthese van de antwoorden in vergelijking met de situatie in het 1<sup>ste</sup> trimester 2009.

ALGEMENE TENDENSEN	1/2010	1/2009
<b><u>VANUIT FRANKRIJK</u></b>		
→ België	NIET AANTREKKELIJK (22/40)	NIET AANTREKKELIJK (27/49)
→ Nederland	NIET AANTREKKELIJK (23/38)	NIET AANTREKKELIJK (25/39)
→ Duitsland	NIET AANTREKKELIJK (17/22)	NIET AANTREKKELIJK (16/25)
<b><u>VANUIT NEDERLAND</u></b>		
→ België	NIET AANTREKKELIJK (35/39)	NIET AANTREKKELIJK (38/41)
→ Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (20/26)	NIET AANTREKKELIJK (30/35)
<b><u>VANUIT DUITSLAND</u></b>		
→ België	NIET AANTREKKELIJK (25/25)	NIET AANTREKKELIJK (28/31)
→ Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (25/26)	NIET AANTREKKELIJK (23/26)

## 4. Het vrachtprijsniveau

Gedurende het eerste kwartaal van 2010, wordt een dalend (61%) vrachtprijsniveau aangegeven.

Het vrachtenpeil wordt door 83% der deelnemers als "niet aantrekkelijk" aangeduid.

Deze stelling bevestigt de verandering van de positieve tendens die tot het derde kwartaal 2008 werd aangegeven.

Voor wat de trimestriële ontvangsten gedurende 1/2010 betreft, maakt het merendeel van de ondervraagden melding van onvoldoende ontvangsten (86%) 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/2010 ligt rond 11-12 reizen.

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

Tonnageklasse	totaal aantal reizen				gemiddeld aantal reizen			
	I/10	II/10	III/10	IV/10	I/10	II/10	III/10	IV/10
≤ 450 t	142				5-6			
451-650 t	74				9-10			
651-850 t	70				10			
851-1000 t	18				6			
1001-1500 t	145				10-11			
>1500 t	451				19-20			
Totaal	900				11-12			

## 6. Vooruitzichten.

Op het vlak van de vooruitzichten betreffende de vraag naar scheepsruimte voor het tweede kwartaal van 2010, hebben de ondervraagden zich voor het merendeel uitgesproken voor een stabiliteit of een toename op de vervoersmarkt en een algemene stabiele 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

Familiale situatie is moeilijk; aantal werkuren te hoog; te weinig beveiligde aanmeerplaatsen; medisch onderzoek vanaf 65 jaar; in de nabijheid van sluizen en in de havens is het moeilijk om ligplaatsen te vinden; een postbus aan de sluizen zou praktisch zijn; minder problemen door de weersomstandigheden; nachten en recuperatie zijn moeilijk door de toegelaten vaart (Audenaarde); te weinig vuilbakken op de Koning Albertkaai, tegenover drie in Thuin; contractuele relaties met de bevrachters zijn deprimerend; animositeit t.o.v. de Nederlandse vloot; invoering van de nachtvaart in het Waals gewest (sluizen van Kain en Spiere) – onverenigbaar met de crisisperiode en de rustperiode (lawaai en te weinig plaats); tekort aan ligplaatsen (Haven van Antwerpen, Albertkanaal, Straatsburgdok en Wijnegem); stresstoestanden door de crisis en familiale situaties; tekort aan beveiligde plaatsen s' nachts en tijdens de weekends; diensttijden uitgebreid tot 22u; barre winter voor de bemanning; geen tijd voor familiaal leven; sociale lasten zijn te hoog; gebrek aan collegialiteit.

### b) Economische aspecten

Herneming van de activiteit; verdwijning van Cale Info Services et lege reizen naar Frankrijk; vrachttarieven zijn te laag - uitgaven stijgen; kritiek vanwege de tankvaart voor afvalolie; algemene daling van de vrachten met 30%; de vervoerprijs is het essentieel probleem van de sector; stabiele vrachten na een sterke daling; gasolieprijs stijgt; BTW-recuperatie in Frankrijk vereist een boekhouder; veel onzekerheid over A.I.S.; de fiscaliteit zou moeten rekening houden met de inactiviteitsdagen; werk met verlies op sommige relaties; afschaffing van de gasolietoeslag; stijging van de verzekeringen; prijs voor nieuwe motoren is buitensporig; uitstel van betaling van de kredieten in Nederland - oneerlijke concurrentie; modaliteiten op fiscaal vlak voor de erkenning van de dagen

zonder reizen; gasolie stijgt; werk onder de rentabiliteitsdrempel; transponderprijs is hoog en verplicht in Antwerpen vanaf maart 2011; er moet klacht neergelegd worden op Europees niveau indien Nederland zijn vloot bevoordeelt met voluntaristische maatregelen; personeelskosten zijn te hoog volgens de voorwaarden van het Fonds in Antwerpen en t.o.v. de buurlanden; de procedure voor terugstorting van de buitenlandse BTW is te moeilijk; vele collega's varen met verlies; dringende vraag aan de banken om de kredietaflossingen uit te stellen; de vrachtprijs dekt enkel de gasolie en de havenrechten; reizen van gemiddeld 500 ton in België en Nederland; de vele lege reizen zijn nadelig voor de rentabiliteit; afschaffing van de schadevergoedingen; positie van de bevrachters t.o.v. verladers en schippers; Ecocard : betalen vooraleer de ontvangstinstallaties er zijn; staking in Frankrijk omwille van de dramatische vrachtprijzen; stopzetten van de activiteiten; relatie met bevrachter verloopt moeizaam voor het bekomen van een reis; door de exploitatievergunning kan de Nederlandse schipper ons beconcurreren op het Belgisch waterwegennet; kritieke situatie voor de sector met het risico van faillissement en desinteresse van de jongeren; positie van de bevrachter wordt sterk bekritiseerd; enkele verminderingen van de havenrechten; nieuwbouw van grote schepen moet stoppen; sociale last van een matroos is te hoog volgens de voorwaarden van het PC 139; reacties van Europa op de crisis in de binnenvaart; probleem van BTW op de diensten (BTW-pakket 2010); geen subsidies voor ecologische schepen.

### **c) Praktische uitoefening van het beroep**

Stijging van het debiet op de Rhône zorgt voor heel wat moeilijkheden stroomopwaarts voor de kleine schepen; toelage voor AIS-uitrusting; te veel controle van de scheepvaartpolitie; te lange wachttijden voor het verkrijgen van officiële documenten (communautair certificaat, meetbrief; te veel grote schepen van 110 m op de kleine kanalen (Samber); risico op ongelukken bij het versassen door gebrek aan assistentie van de sluismeesters; gebrek aan ligplaatsen in de nabijheid van sluizen (verbod in de zone van 500 m); unieke VHF-melding voor controle van de kanaalrechten is een positief initiatief; geen duidelijke informatie over de nieuwe normen die van toepassing zijn op de schepen; infrastructuur in slechte staat (Frankrijk en België); efficiënte politiecontrole; kennis van het Nederlands voor schippers in Nederland is absurd; medisch onderzoek na 60 jaar; een bij de ombudsman ingediende klacht blijft na een jaar nog onbeantwoord; geen informatie over AIS; oneerlijke concurrentie van buitenlandse schippers zonder exploitatievergunning; benarde situatie voor kleine schepen; invoering van de losverklaring vanaf 1 november 2009 bemoeilijkt de relaties met de verlader; AIS en privéleven; controle van documenten gebeurt bij voorkeur aan de kaai ipv in de sluis; goed beheer van VNF in de ijzelperiode; te veel administratieve documenten; heimwee naar het beroep wordt overweldigd door de administratieve formaliteiten; weinig reactie vanwege de overheden t.o.v. de crisis in de sector (bv. minimumtarieven); technische moeilijkheden bij de installatie van nieuwe marifoons; trappen moeten worden hersteld (Vlassebroeckbrug) – aanmeerpalen (Baasrode en Dendermonde) en de kaai in Wetteren; problemen bij de herstelling van de sluis in Antwerpen (Van Cauwelaert); gebrekkig onderhoud van de sluizen in Wallonië; te weinig onderhoud van de infrastructuur (ingestorte dijk, te weinig water en dichtslibbing); te veel controles in een maand; te lange wachttijden op officiële documenten (ADNR-certificaat; Rijnattesten,...); herstelling van de kaaien op de Bovenschelde; het kanaal van Willebroek-Brussel-Charleroi); systematische controle van personeel en vaar-/rusttijden op de grote schepen; dienstverlening aan de sluizen van NV De Scheepvaart is schandalig – idem voor de sluis van Wijnegem en het Zeekanaal van Brussel; voor- en nadelen van AIS; mogelijkheid tot afgifte van glas, papier/karton langs het Albertkanaal; gebruik van het dienstboekje (diensttijden) om lege dagen op fiscaal vlak (forfait) te verantwoorden; opening van de vaart tot 135m naar Delfzijl; oproep aan de schippers om zich voor overleving te verenigen; verband tussen vaartijden en beschikbaarheid van de sluizen (duur van de versassingen).

#### **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](mailto:enquete@itb-info.be)

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