

# 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 2011.

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.

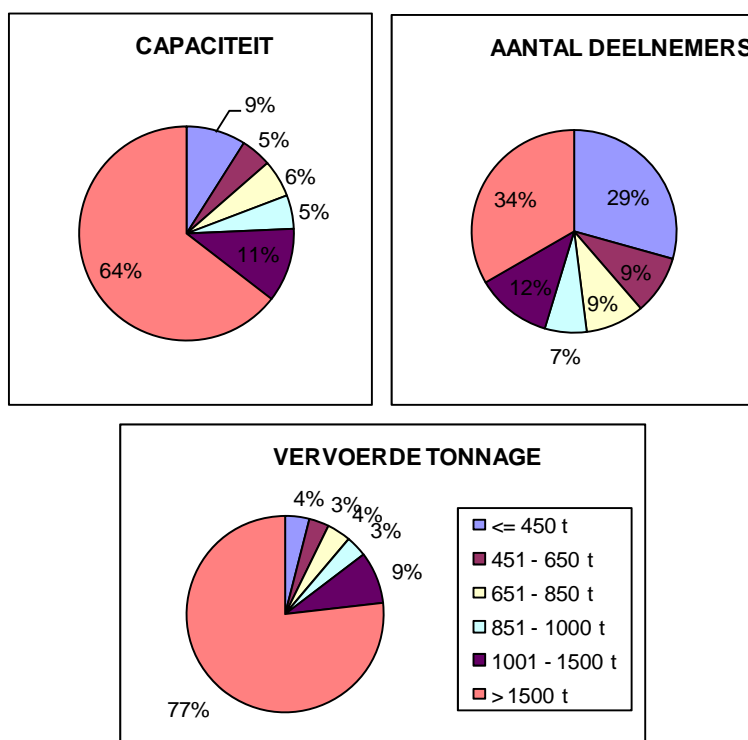
De resultaten van deze enquêtes moeten het onderwerp uitmaken van een voorzichtige interpretatie.

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 2011, teneinde de voornaamste informatie op jaarbasis te onderzoeken.

### 1. Inleiding

Gedurende het eerste kwartaal van 2011 was de samenstelling van de steekproef als volgt: op een representatief panel van 111 ondernemingen van de binnenvaartsector werden 75 geldige antwoordformulieren teruggestuurd, hetzij een antwoordniveau van 2/3.

De totale ladingcapaciteit van het panel vertegenwoordigde 91.741 ton en het totaal vervoerde gewicht in het 1<sup>ste</sup> kwartaal 2011 werd geëvalueerd op 1.062.997 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 2010 wordt de vraag naar scheepsruimte gedurende het eerste kwartaal van 2011 door 54% als stabiel beoordeeld.

Gedurende het vorige kwartaal duidde een meerderheid der deelnemers (84%) deze vraag eveneens als stabiel en stijgend aan.

## 3. Het vrachtaanbod per relatie

In tegenstelling tot het laatste kwartaal van 2010, wordt de nationale trafiek gedurende I/2011 door de meerderheid (59%) 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 2010.

ALGEMENE TENDENSEN	I/2011	I/2010
<b><u>VANUIT FRANKRIJK</u></b>		
→ België	AANVAARDBAAR (18/37)	NIET AANTREKKELIJK (22/40)
→ Nederland	AANVAARDBAAR (15/32) - NIET AANTREKKELIJK (16/32)	NIET AANTREKKELIJK (23/38)
→ Duitsland	NIET AANTREKKELIJK (14/18)	NIET AANTREKKELIJK (17/22)
<b><u>VANUIT NEDERLAND</u></b>		
→ België	NIET AANTREKKELIJK (27/46)	NIET AANTREKKELIJK (35/39)
→ Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (13/25)	NIET AANTREKKELIJK (20/26)
<b><u>VANUIT DUITSLAND</u></b>		
→ België	NIET AANTREKKELIJK (18/23)	NIET AANTREKKELIJK (25/25)
→ Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (17/22)	NIET AANTREKKELIJK (25/26)

## 4. Het vrachtprijsniveau

Gedurende het eerste kwartaal van 2011, wordt een stabiel (69%) vrachtprijsniveau aangegeven.

Het vrachtenpeil wordt door 65% der deelnemers als "niet aantrekkelijk" aangeduid.

Voor wat de trimestriële ontvangsten gedurende I/2011 betreft, maakt het merendeel van de ondervraagden melding van onvoldoende ontvangsten (81%) 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/2011 ligt rond 12-13 reizen.

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

Tonnageklasse	totaal aantal reizen				gemiddeld aantal reizen			
	I/11	II/11	III/11	IV/11	I/11	II/11	III/11	IV/11
≤ 450 t	146				6-7			
451-650 t	88				12-13			
651-850 t	65				9-10			
851-1000 t	44				8-9			
1001-1500 t	100				11-12			
>1500 t	496				19-20			
Totaal	939				12-13			

## 6. Vooruitzichten.

Op het vlak van de vooruitzichten betreffende de vraag naar scheepsruimte voor het tweede kwartaal van 2011, 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 :

### 1) Wat zijn de positieve of negatieve punten die u hebt kunnen bemerken tijdens deze eerste trimester ?

Het is een algemene trend dat de binnenschippers door de heropleving van de economie wel meer opdrachten krijgen maar hierdoor teveel uren dienen te presteren voor te weinig verloning. Hierdoor verminderen ook de sociale contacten zodat men de indruk krijgt op een eiland te leven. Bovendien zijn er in België nog steeds te weinig ligplaatsen. Men heeft ook de indruk dat door het ontbreken van een regering geen ingrijpende maatregelen kunnen genomen worden. Vraag stelt zich ook of men niet beter bij een te lage vracht vrijwillig zou stilliggen omdat men anders toch niets anders doet dan de prijs nog meer naar beneden te halen.

### 2) Economische aspecten

Het is opvallend hoe zowat alle enquêteformulieren vermelden dat er weliswaar een verhoging is van het aantal vrachten in de eerste twee maanden van 2011 maar er een wanverhouding bestaat tussen de vracht en de kosten. In het merendeel van de gevallen wordt de verhoogde brandstofprijs als de grote schuldige aangewezen en men verwijt de bevrachters om de brandstofclausule niet te willen opnemen. Ook de verwijderingsbijdrage voor het gratis afgeven van olie- en vethoudend afval wordt vaak als bedrog aanzien nu er nog te weinig afgiftepunten zijn en aldus de verwijderingsbijdrage eerder als een bijkomende taks wordt aanzien in plaats van een vergoeding voor het verwijderen van bilgewater en oliehoudend afval. Het is een algemeen gegeven dat de sector gebukt gaat onder meer en meer administratief en vooral boekhoudkundig werk.

### 3) Praktische uitoefening van het beroep


In aansluiting op het administratief en boekhoudkundig werd merkt de sector op dat er teveel nieuwe vereisten en regeltjes zijn. De invoering van het A.I.S ziet men wel als een goed instrument voor navigatie maar is ook gevaarlijk als men er teveel op gaat betrouwen en ook de aandacht teveel gaat focussen op het instrument. Vrees is ook dat het A.I.S. kan misbruikt worden door de bevrachters. De Franstalige binnenschippers zijn bijzonder teleurgesteld dat geen steunmaatregelen zijn voorzien door de Waalse Overheid zodat zij afhankelijk van de Vlaamse en Nederlandse initiatieven. In het kader van het respect voor het milieu blijkt de binnenscheepvaart bijzonder bezorgd te zijn. De invoering van de walstroom wordt als positief aanzien maar men zou dan liever een verhoging hebben van de vaarrechten dan diverse betalingssystemen die niet uniform zijn over de grenzen heen. In het kempisch dok zou er ook een te grote olievervuiling te constateren zijn. Het blijft een algemene klacht in de sector dat er te weinig ligplaatsen zijn en men vraagt ook een indeling volgens de lengte van de boot. Ook het schutten gaat nog steeds bijzonder moeilijk met soms meer dan 4 uren voor twee schuttingen. In Frankrijk bemerkt men dat er meer en meer gecontroleerd wordt maar dit wordt niet als storend aanzien. De overmatige controles (soms twee op één reis) in Duitsland ziet men dan als overdreven. Een betere communicatie tussen de controlediensten is aangewezen om tijdverlies te vermijden. Het feit dat er meer en meer werken aan de vaarwegen worden uitgevoerd wordt als positief ervaren maar nog steeds stelt men vast dat vb ligppalen een te grote vetustiteit hebben. De talrijke administratieve formaliteiten die men dient te vervullen worden als storend beschouwd. Overal streeft men naar administratieve vereenvoudiging maar dan toch niet in de binnenvaart.


### 4) Varia

De roep naar een nieuwe sloopregeling is groot. De meeste Belgische binnenschippers beschouwen hun vloot als verouderd maar de kosten zijn te groot in verhouding met de opbrengsten om een vernieuwing te kunnen doorvoeren. Men dringt bij de overheid aan om maatregelen te nemen die een vernieuwing kunnen veroorzaken. De stress bij de binnenschippers is groot door vele formaliteiten, nieuwe regeltjes, aanpassen aan de moderne vaartechnieken en daarbovenop een te lage vracht doen velen moedeloos worden. Soms is de vracht lager dan het overliggeld en ziet men niet meer in waarom men nog moet varen. Daarbovenop komen de stremmingen aan de sluizen en de controles. Als de gezondheidstoestand het dan laat afweten (gemiddelde leeftijd van de binnenschipper wordt ook steeds maar hoger) is de situatie soms dramatisch. De binnenschippers vragen dan ook om meer begrip zowel van de bevrachters als van de administratie.

#### **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>