

# 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 2<sup>DE</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.

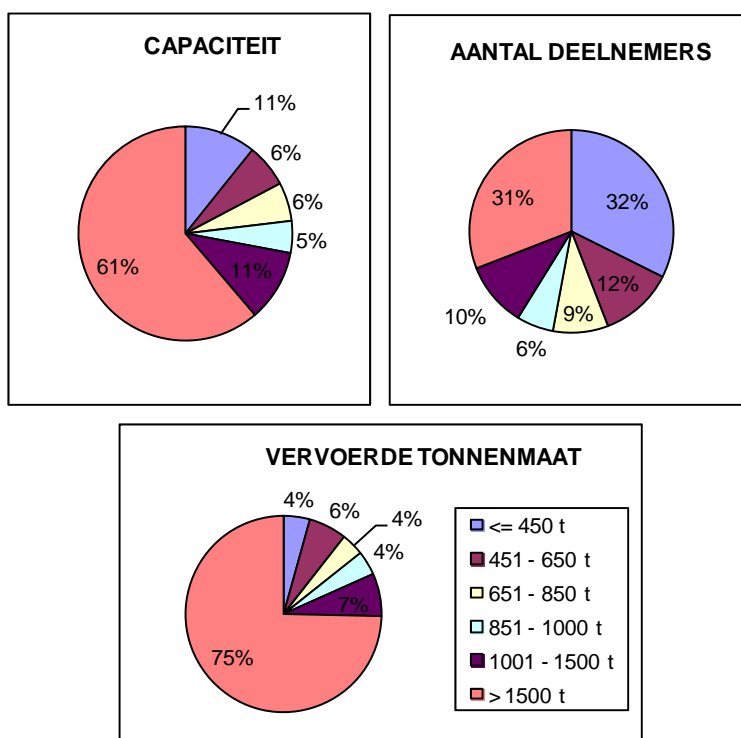
De resultaten van deze enquêtes moeten het onderwerp uitmaken van een voorzichtige interpretatie.

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 tweede kwartaal van 2011 was de samenstelling van de steekproef als volgt: op een representatief panel van 111 ondernemingen van de binnenvaartsector werden 68 geldige antwoordformulieren teruggestuurd, hetzij een antwoordniveau van 3/5.

De totale ladingcapaciteit van het panel vertegenwoordigde 76.636 ton en het totaal vervoerde gewicht in het 2<sup>de</sup> kwartaal 2011 werd geëvalueerd op 940.708 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 eerste kwartaal van 2011 wordt de vraag naar scheepsruimte gedurende het tweede kwartaal van 2011 door 97% als stabiel en stijgend beoordeeld. Gedurende het vorige kwartaal duidde een meerderheid der deelnemers (54%) deze vraag eveneens als stabiel aan.

## 3. Het vrachtaanbod per relatie

In tegenstelling tot het eerste kwartaal van 2011, wordt de nationale trafiek gedurende II/2011 door de meerderheid (65%) als aanvaardbaar beoordeeld. Alle relaties vanuit België (B-F, B-NL en B-D) worden aanvaardbaar bevonden door de deelnemers. Voor wat de overige relaties betreft, geeft de hierna volgende tabel een synthese van de antwoorden.

ALGEMENE TENDENSEN	II/2011
<b><u>VANUIT FRANKRIJK</u></b>	
→ België	AANVAARDBAAR (23/35)
→ Nederland	AANVAARDBAAR (14/27)
→ Duitsland	AANVAARDBAAR (8/14)
<b><u>VANUIT NEDERLAND</u></b>	
→ België	AANVAARDBAAR (23/36)
→ Frankrijk	AANVAARDBAAR (12/22)
<b><u>VANUIT DUITSLAND</u></b>	
→ België	-
→ Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (11/13)

## 4. Het vrachtprijsniveau

Gedurende het tweede kwartaal van 2011, wordt een stabiel (69%) vrachtprijsniveau aangegeven. Het vrachtenpeil wordt door 67% der deelnemers als "aanvaardbaar" aangeduid. Hiermee wordt de negatieve tendens van het eerste trimester van 2011 tegengesproken.

Voor wat de trimestriële ontvangsten gedurende II/2011 betreft, maakt het merendeel van de ondervraagden melding van onvoldoende ontvangsten (74%) 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 II/2011 ligt rond 14-15 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	151			6-7	6-7		
451-650 t	88	136			12-13	17		
651-850 t	65	52			9-10	8-9		
851-1000 t	44	40			8-9	10		
1001-1500 t	100	84			11-12	12		
>1500 t	496	532			19-20	25		
Totaal	939	995			12-13	14-15		

## 6. Vooruitzichten.

Op het vlak van de vooruitzichten betreffende de vraag naar scheepsruimte voor het derde kwartaal van 2011, hebben de ondervraagden zich voor het merendeel uitgesproken voor een stabiliteit of een daling 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) Sociale aspecten

Ingeval van ziekte en ongeval, werkonderbreking zonder sociale dekking; te veel werk - te weinig rust; administratieve formaliteiten beperken de vrije tijd met familie; ideale weersomstandigheden; te weinig beveiligde aanmeerplaatsen in Antwerpen en Gent; er wordt voorrang verleend aan de woonboten of inactieve (sloop) schepen; er is nood aan begeleiding bij het zoeken naar woongelegenheden op het einde van de carrière; afschaffing van de postbus in Kwaadmechelen; moeilijkheden bij aanwerving van matrozen (te weinig kandidaten).

### 2) Economische aspecten

Lasten te hoog i.v.m. de vrachtprijzen; gasolieprijs is bijzonder hoog, zeker in verhouding tot de buurlanden; de verdwijning van CIS is in het voordeel van de bevrachter; de vrachtprijs is niet aangepast aan de stijging van de gasolieprijs; de boekhouding wordt steeds complexer en duurder; geen mogelijkheid tot buitenlandse BTW-terugvordering zonder internet; rentabiliteit is matig; inkomsten dalen met 30 %; problemen met BTW bij herverkoop van voertuig aan een garage; hoge herstellingskosten; discussie rond de verhoging van de verwijderingsbijdrage zonder adequate service; sociale lasten zijn te hoog bij aanwerving van personeel in België; relatieproblemen met bevrachters; de crisis lijkt niet voorbij en sommige kredieten kunnen moeilijk worden terugbetaald; geen verminderde havenrechten in Gent voor korte laad- en losperioden; hoge bemanningskosten; stijging van de vrachten dankzij de lage waterstand van de Rijn.

### 3) Praktische uitoefening van het beroep


Invoering van nieuwe reglementeringen geven heel wat beslommingen; termijn voor het bekomen van administratieve documenten; te veel bureaucratie (GMP Inspectie of losverklaring); AIS in Antwerpen - verplicht aanmelden veroorzaakt heel wat problemen voor schepen aan de sluizen; in Wallonië zijn er baggerwerken bezig zonder overleg met het beroep; onderhoud in Ronquières is beneden peil (verlichting stroomopwaarts), evenals grote problemen in Ittre, Marchienne, Havré (pompen) en Strépy (aanmeerplaatsen). Sommige aanmeerpalen zijn defect en worden niet vervangen; verminderde openingsuren aan de sluizen van Péronnes en Maubray; probleem van droogte is een vals excuus om de lage waterstand de verantwoordende - onbekwaamheid van SPW inzake beheer van de sluizen; in Vlaanderen moet er dringend gebaggerd worden in Deinze. Voor wat betreft VNF worden er stakingen gemeld en een groot gebrek aan onderhoud op het Freycinetnet; termijn van 6 maanden voor het bekomen van classificatiedocumenten (Veritas) en peperduur onderzoek; dringende nood aan bagger- en snoeiwerken langs de waterwegen; problemen bij het schutten (pleziervaart); regels voor het schoonmaken van de ruimen maar geen afgifteplaatsen voor het afval; lange wachttijd op het certificaat van onderzoek voor de Rijn; omwille van de opgelegde Rijnreglementen verdwijnen vele bestaande schepen omdat de investeringen te duur zijn; verladers hebben te weinig kennis over de formaliteiten inzake losverklaring; in het Waals Gewest zijn er geen afgifteplaatsen voor bilgewater; scheepsantenne van de SPN in Grand Large te Bergen in plaats van in Antoing of Doornik.


### 4) Varia


Snelle storting van de AIS-premie door PBV; ontevredenheid over de declassering van een radarapparaat dat goed functioneert maar als verouderd wordt beschouwd; vraag naar afschaffing van de site marine trafiek omwille van inbreuk op de privacy en risico tot misbruik.

#### **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>