

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 3^{DE} 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.

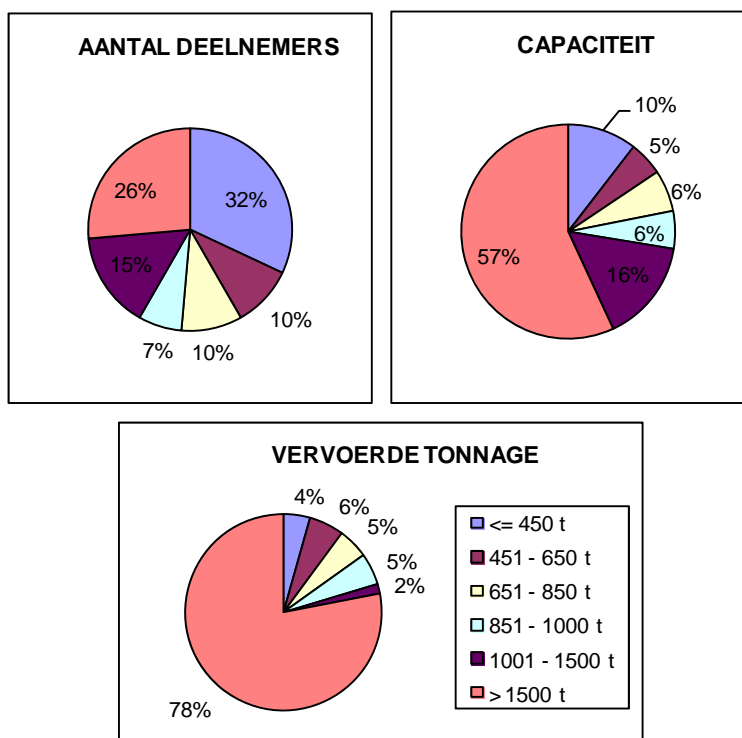
De resultaten van deze enquêtes moeten het onderwerp uitmaken van een voorzichtige interpretatie.

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 derde kwartaal van 2011 was de samenstelling van de steekproef als volgt: op een representatief panel van 111 ondernemingen van de binnenvaartsector werden 72 geldige antwoordformulieren teruggestuurd, hetzij een antwoordniveau van 2/3.

De totale ladingcapaciteit van het panel vertegenwoordigde 82.205 ton en het totaal vervoerde gewicht in het 3^{de} kwartaal 2011 werd geëvalueerd op 812.585 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 tweede kwartaal van 2011 wordt de vraag naar scheepsruimte gedurende het derde kwartaal van 2011 door 94% als stabiel en dalend beoordeeld.

Gedurende het vorige kwartaal duidde een meerderheid der deelnemers (97%) deze vraag eveneens als stabiel en stijgend aan.

3. Het vrachtaanbod per relatie

In tegenstelling tot het tweede kwartaal van 2011, wordt de nationale trafiek gedurende III/2011 door de helft der deelnemers (50%) als aanvaardbaar beoordeeld.

Alle relaties vanuit België (B-NL en B-D) worden niet aantrekkelijk bevonden door de deelnemers, met uitzondering van de relatie B-F die aanvaardbaar wordt beschouwd.

Voor wat de overige relaties betreft, geeft de hierna volgende tabel een synthese van de antwoorden.

ALGEMENE TENDENSEN	III/2011
<u>VANUIT FRANKRIJK</u>	
→ België	AANVAARDBAAR (28/47)
→ Nederland	AANVAARDBAAR - NIET INTERESSANT (16-15/33)
→ Duitsland	NIET INTERESSANT (12/18)
<u>VANUIT NEDERLAND</u>	
→ België	NIET INTERESSANT (29/39)
→ Frankrijk	AANVAARDBAAR - NIET INTERESSANT (13-13/27)
<u>VANUIT DUITSLAND</u>	
→ België	NIET INTERESSANT (16/23)
→ Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (15/19)

4. Het vrachtprijsniveau

Gedurende het derde kwartaal van 2011, wordt een stabiel tot dalend vrachtprijsniveau aangegeven. Het vrachtenpeil wordt door 55% der deelnemers als "niet interessant" aangeduid.

Voor wat de trimestriële ontvangsten gedurende III/2011 betreft, maakt het merendeel van de ondervraagden melding van onvoldoende ontvangsten (82%) 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 III/2011 ligt rond 11-12 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	129		6-7	6-7	5-6	
451-650 t	88	136	106		12-13	17	15	
651-850 t	65	52	87		9-10	8-9	12-13	
851-1000 t	44	40	53		8-9	10	10-11	
1001-1500 t	100	84	143		11-12	12	13	
>1500 t	496	532	339		19-20	25	17-18	
Totaal	939	995	857		12-13	14-15	11-12	

6. Vooruitzichten.

Op het vlak van de vooruitzichten betreffende de vraag naar scheepsruimte voor het vierde 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

Zware inspanningen voor een minimum inkomen; slechte staat van de trappen in de sluizen in Antwerpen (Royersluis); rol van de bevrachters bij bevrachtingen naar Frankrijk en gebrek aan communicatie en professionalisme; gebrek aan contact; te weinig aanmeerplaatsen op de Bovenschelde en de Leie voor de nacht; meerpalen in slechte staat; gezondheidsproblemen brengen de activiteit in gevaar; gezien de druk op de markt is het moeilijk om doktersafspraken te maken; stijgende stress; meer respect nodig voor vaar- en rusttijden; geen tijd om inschrijvingen in de school te doen; ziekte veroorzaakt belangrijke financiële problemen voor een zelfstandige; te weinig aanmeerplaatsen in de haven van Antwerpen; niet gekwalificeerde bemanning beschikt wel over de nodige documenten; geen controle op de rusttijden; geen tijd voor de familie; Scheepvaartdagen is het enige evenement waar sociaal contact nog mogelijk is; men vindt met moeite een goede kapitein die geen al te hoge financiële eisen stelt.

2) Economische aspecten

Een rendabele exploitatie op de vrije markt is onmogelijk; tekort aan schepen en werven drijven de prijzen de hoogte in; de ligvergoedingen zijn lichtjes gestegen maar de toepassing ervan is een illusie; vervanging van de motoren onder het voorwendsel van gasoliebesparing is economisch niet rendabel voor de categorie van spitsen; geen respect voor de nieuwe wettelijke bepalingen inzake overliggelden - de spits wordt in de categorie van 1750 ton ondergebracht; eigen facturatie van de bevrachters/verladere met meerkost; te lange wachttijden; de vrachtprijs naar Frankrijk dekt amper de gasoliekosten; moeilijkheden voor het betalen van

de sociale lasten van het personeel en herstellingen; vrachtprijs te laag; rentabiliteitstekort; verplichting om de oude wet op de overliggenden te aanvaarden; betreurenswaardige rol van de bevrachters inzake concurrentie met slechte transportvoorwaarden; vervanging van de motor aan een prijs die hoger is dan de prijs van een schip; wachttijd voor de betaling van het vrachtensaldo is te lang; te lage vrachtprijzen t.o.v. de hoge lasten (sociale wetten, verzekering, gasolie...); de ECO-kaart is pure diefstal gezien de afwezigheid van de vermindering van de havenrechten en de mogelijkheid om de gebruikte olie voor recyclage te verkopen; stijging van het aantal reizen zonder hogere rentabiliteit; vraag naar baggerwerken; enkel onderhoud van de kunstwerken; havenrechten in Gent zijn te hoog voor een kort verblijf; geen onderhandeling mogelijk; de waarde van de grote schepen is gedaald terwijl deze van de kleine schepen gestegen is tot een niveau dat onbetaalbaar is voor de jongeren; de vrachtprijs moet met 25 à 30% stijgen om de kosten te kunnen dekken en rendabel te zijn; moeilijke toepassing van de nieuwe bepalingen inzake liggelden; in verhouding tot Nederland zijn de sociale lasten te hoog om personeel aan te werven; het drinkwater is niet meer inbegrepen in de Gentse havenrechten; dringende nood aan financiële steun van de overheid en van de banken om de verdwijning van de binnenvaart tegen te gaan.

3) Praktische uitoefening van het beroep

Veel problemen aan de Waalse en Franse infrastructuur (sluis van Péronnes); aanpassing van de informatiesites (RIS) en gebrek aan actualisering; duur drinkwater in Gent; grote problemen bij schutting in de Roeyersluis te Antwerpen; onderhoud van de oevers in Frankrijk en baggerwerken; beleefdheid van de sluiswachters op de Samber; vermindering van de toegelaten breedte voor spitsen (van 5,1m naar 5,05m) in Frankrijk; gebrekkig onderhoud van de Waalse kunstwerken; gebrek aan controle op de Nederlandse schepen voor wat de exploitatievergunning betreft; controle door de FAVV op provinciaal niveau in plaats van op nationaal niveau; gebrek aan praktische kennis voor de technische controle (onderbreken van de stroom bij brand terwijl de brandslangen noodzakelijk zijn, gebruik van snoerlijn is gevaarlijk en het dragen van de reddingsvest); te veel politiecontrole; ontbreken van officieel certificaat van onderzoek na 15 maanden - toevlucht tot voorlopige opeenvolgende certificaten; geen mogelijkheid tot recuperatie van olie van machinekamer in Wallonië terwijl er wel bijdrage moet worden betaald; vervanging van oude nog werkende radartoestellen is een dwaling in tijden van crisis; te veel sluizen defect; oproep voor nieuwe sloopactie; vraag naar vademecum met adressen van autoriteiten bevoegd voor de binnenvaart; op de spoorwegbrug van boom moeten de trappen hersteld worden; lichtsignalisatie defect op de bruggen van het Albertkanaal; gebrek aan medewerking van de sluiswachters aan de sluizen van Monsin en Klein-Ternaaien; de Van Cauwelaertsluis is een verloren investering gezien de lange wachttijden; te lange schuttijd aan de sluizen Volkerak en Kreekrak; de afvalafgifteplaatsen aan de sluizen op het Albertkanaal zijn regelmatig vol; gebrek aan ligplaatsen aan de sluizen van Wijnegem, Evergen en in de haven van Gent; geen verklaringseis aan de verschillende losplaatsen (CDNI); taalkennis soms problematisch voor een goede verstaanbaarheid en veiligheid; aanmelding op het VHF 10 kanaal blijft verplicht ondanks het bezit van AIS; goede verstandhouding met het personeel van "De Scheepvaart".

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>