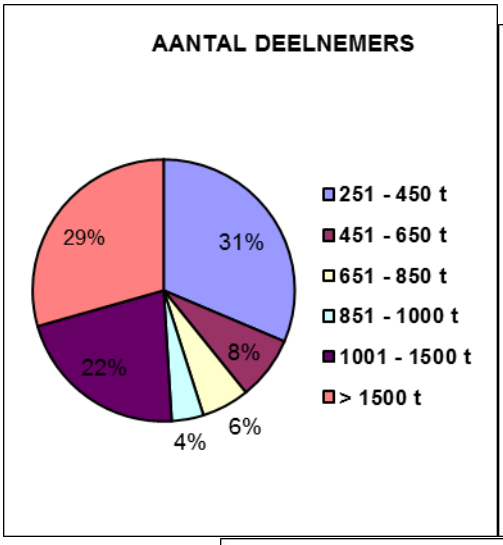
INSTITUUT VOOR HET TRANSPORT LANGS DE BINNENWATEREN V.Z.W.
DRUKPERSSTRAAT 19 TE 1000 BRUSSEL
TÉL. : + 32 (0)2 217.09.67 – FAX: + 32 (0)2 219.91.86
WEBSITE : http://www.itb-info.be – E-MAIL : enquete@itb-info.be

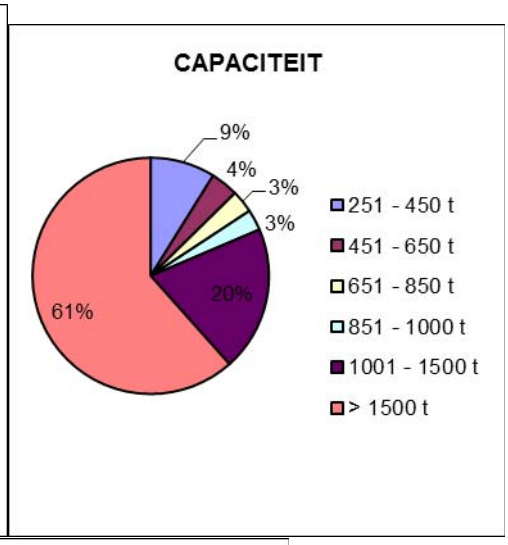
OVERZICHT VAN DE TRIMESTRIËLE CONJUNCTUURENQUÊTE IN DE SECTOR VAN HET GOEDERENVERVOER LANGS DE BINNENWATEREN 4DE TRIMESTER 2015.

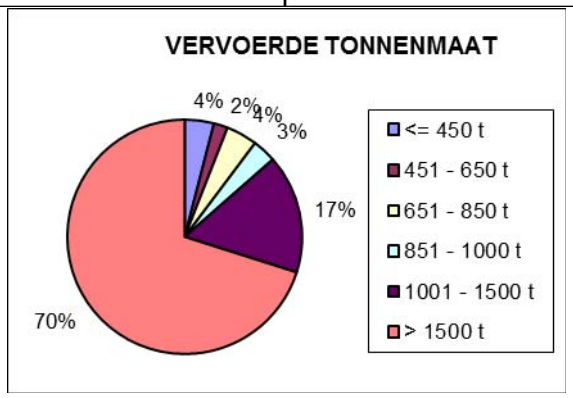
Het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren v.z.w. verzamelt driemaandelijks informatie over de toestand in de binnenvaartsector op basis van een vrijwillige conjunctuurenquête doorgevoerd bij een panel van de vloot toebehorend aan in België gevestigde ondernemers.
De resultaten van deze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

1. Inleiding.

Gedurende het vierde kwartaal 2015 was de steekproef samengesteld als volgt: op een representatief panel van 94 binnenvaartondernemingen werden 51 geldige formulieren teruggestuurd, hetzij een antwoordniveau van ongeveer 54 %.
De totale ladingcapaciteit van het panel bedroeg 66.721 ton en het vervoerde gewicht 692.984 ton gedurende het 4de kwartaal.







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 3de kwartaal van 2015, wordt **de vraag naar scheepsruimte** gedurende het vierde kwartaal van 2015 **als stabiel beoordeeld** (49 %).
Gedurende het vorige kwartaal duidde een meerderheid van de deelnemers deze vraag aan als stabiel of dalend.

3. Het vrachtaanbod per relatie.

Gedurende het vierde kwartaal wordt de nationale trafiek door een meerderheid (59%) **aanvaardbaar** bevonden.
De voornaamste relaties vanuit België (B-NL en B-D) worden **niet interessant** bevonden door de deelnemers met uitzondering van de relatie naar Frankrijk.
Voor wat de overige relaties betreft, geeft de hiernavolgende tabel een synthese van de antwoorden in vergelijking met de situatie in het 4de kwartaal 2014.

ALGEMENE TENDENZEN	IV/2015	IV/2014
VANUIT FRANKRIJK		
--> België --> Nederland --> Duitsland	**AANVAARDBAAR** (18/26) NIET AANTREKKELIJK (11/18) NIET AANTREKKELIJK (6/11)	**AANVAARDBAAR** (13/29) **AANVAARDBAAR** (10/20) NIET AANTREKKELIJK (8/10)
VANUIT NEDERLAND		
--> België --> Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK – AANVAARDBAAR (13/27) NIET AANTREKKELIJK (11/19)	NIET AANTREKKELIJK (19/27) NIET AANTREKKELIJK (11/20)
VANUIT DUITSLAND		
--> België --> Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (8/14) NIET AANTREKKELIJK (6/10)	NIET AANTREKKELIJK (8/12) NIET AANTREKKELIJK (10/13)

4. Het vrachtprijsniveau

Gedurende het laatste kwartaal van 2015 wordt een **stabiel** (53%) vrachtprijsniveau aangegeven.
59% van de deelnemers vinden **het vrachtpeil « aanvaardbaar »** en 31% "**niet aantrekkelijk**" in het 4de trimester 2015.

Voor wat de trimestriële ontvangsten gedurende IV/2015 betreft, maakt 71% van de ondervraagden melding van onvoldoende ontvangsten om een gezond beheer inzake noodzakelijke investeringen en onderhoud te voeren.

5. Het gemiddeld aantal geladen reizen per kwartaal.

Het gemiddeld aantal reizen per onderneming voor IV/2015 ligt rond **12-13 reizen**.

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

Tonnageklasse	Totaal aantal reizen				Gemiddeld aantal reizen			
	I/15	II/15	III/15	IV/15	I/15	II/15	III/15	IV/15
<= 450 t	93	82	82	108	6 – 7	5 – 6	6 - 7	6 - 7
451-650 t	47	42	40	38	9 – 10	10 – 11	10	9 - 10
651-850 t	57	42	56	48	14 – 15	14	14	16
851-1000 t	27	21	27	26	13 – 14	10 – 11	13 – 14	13
1001-1500 t	99	97	92	116	11	10 – 11	9 – 10	10 – 11
>1500 t	372	403	262	304	24 - 25	22 -23	18 - 19	20 – 21
Totalen	695	687	559	640	13 - 14	13 - 14	11 - 12	12 - 13

6. Vooruitzichten.

Op het vlak van de vooruitzichten betreffende de vraag naar scheepsruimte voor het eerste kwartaal van 2016, hebben de ondervraagden zich voor het merendeel uitgesproken voor een status-quo of een daling op de vervoersmarkt en een algemene tendens tot daling van het vrachtprijsniveau.

7. Commentaren.

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

Vrachtprijs te laag voor onderhoud materieel; dezelfde vrachtprijs voor een spits of een schip van 2000 ton; teveel werkprestaties (2); te weinig ligplaatsen (o.a. in Antwerpen) om veilig van boord te kunnen (3). Plaatsen worden ingenomen door duwbakken en woonschepen; Donaureizen laten geen familiaal leven toe maar wel noodzakelijk voor beter jaargemiddelde; bemanning: prijs/kwaliteit ondermaats (5); weinig vrije tijd voor sociale en familiale aangelegenheden; dankzij het hulpfonds Severyns voor de binnenschippers ontvingen we een vergoeding voor niet-terugbetaalde medicatie (medicatie aan € 940 voor 28 dagen).

2) Economische aspecten

Gasolie is gedaald maar de vrachtprijs ook (9); zeer interessant transport Herent-Antwerpen (zeer geschikte vrachtprijs); als de gasolie daalt, dalen de bevrachters sneller de vrachtprijs dan wanneer de gasolie stijgt; de beroepskosten zijn nog steeds te hoog; boekhouding kost veel geld; gaan Rijnattest laten vallen; zeer teleurgesteld hoe onze categorie van schepen verdedigd is door de beroepsorganisaties; de belasting van de forfaitaire loonschaal is gestegen van € 175 naar € 200; de kosten voor kleine schepen zijn idem als voor grote schepen vb. navigatieapparatuur, boekhouding, keuringen, enz.. Ligtijd (laad- en lostijd) voor kleine schepen langer dan voor grote; stabiele vracht volgt niet de levenskost; te hoge belastingen alsook de sociale lasten (2); vrachtprijs nog steeds te laag in vergelijking met de kosten; belastingen voor 3 jaar geblokkeerd, een goede zaak die toelaat de investeringen beter te voorzien; zeer weinig jongeren kunnen overnemen en de schepen

van meer dan 30 jaar moeten verdwijnen; de nieuwe tarieven van de ligdagen worden niet toegepast; laag water op Rijn/Donau deed de capaciteitsvraag verhogen en aldus ook de vrachtprijs; de hoge belasting als het schip na 10 jaar afgeschreven is; de Rijnvaart is heel goed gelopen door de lage waterstand. Dan heeft men schepen tekort. De vrachtprijzen stegen met 300 %!; nog altijd zijn er bevrachters die Imexgra condities toepassen van lostijden; de inkomsten lagen "gelukkig" iets hoger waardoor we een kleine reserve hebben kunnen opbouwen, eindelijk na 7 jaar!;

3. Praktische uitoefening van het beroep

Teveel papierwerk voor het werk dat wij doen (5); de nieuwe normen zijn te strikt voor mijn type schip. Herhaling van de alarminstallatie (hydraulisch, kuip, elektriciteit, …); het contact met de controleautoriteit is zeer goed; soms nutteloze kosten enkel om de juiste papieren te verkrijgen; fietsbrug Zennegat: dit brugje voor fietsers ligt regelmatig in panne; ontgoocheld met de afvalophaling in Wallonië: afspraak moet gemaakt worden 2 weken voor en ten laatste om 14 uur de dag voor de inzameling, in ons beroep is dit niet mogelijk (sluizen defect, staking van de sluiswachters); teveel controle (7); veel pannes op Schelde en Leie; er vlaggen in recordtijd veel Vlaamse schepen uit naar Wallonië: de kleine schepen naar Wallonië, de grote naar Luxemburg. Wat blijft er van de Vlaamse vloot over? Positief nieuws is dat er op de Schelde boven Temse al in verschillende bochten boeien gelegd zijn. Heel goed! Nu nog verlichting in de korte bochten; sommige sluizen werken goed samen met schippers zoals Bovenschelde, volgen schepen op computer (AIS); in Wallonië geen afgifte voor gebruikte olie, aftappunt voor drinkbaar water op het kanaal van Brussel onbestaande; waterbedeling haven Gent: maar 1 aftappunt voor de hele haven, het andere aftappunt is al lang buiten dienst. Veel havengeld betalen, weinig service; ligplaatsen in de haven van Antwerpen is een catastrofe; wanneer wordt de keuring van het scheepsattest gelijkgesteld met Nederland, daar is het 7 jaar geldig, bij ons 5 jaar; doordat vorige regeringen geen goed standpunt innamen i.v.m. het Schipdonkkanaal verdwijnen de containerterminals uit Zeebrugge; laad- en lospersoneel heeft geen respect voor het materiaal van de schipper; sluispersoneel onbeschoft en onbekwaam; overal ligplaatstekort; de infrastructuur van enkele havens in Wallonië is niet goed; nieuwe kaai Sambreville: aanmeren in de muur veel te zwak; ligplaatsen Rodenhuizendok vernieuwen. Meerpalen sluis Zandvliet en Berendrechtsluis stuk: wel een nieuw duur havenhuis haven van Antwerpen; afgifte van afval blijft een internationaal probleem; de wachttijden aan de diepzeeterminals op de Schelde bij Antwerpen: de enige oplossing is aparte kaaien voor binnenvaart en binnenvaartkranen; bij werken langs de vaarweg of aan bruggen is de verlichting slecht en onduidelijk (Wallonië); steeds "nog meer regelgeving"; er worden in Nevele kaaimuren gebouwd voor verbreding van de Leie. Bij overboord vallen zijn er geen trappen. Hekkens rond kaaien, sluizen, havens, enz., liefst hekkens met een code die de schipper kan openen;

4. Varia

Het inkomen is veel te laag; ontbreken van ligplaatsen overal (2); drinkwater Antwerpen: ingewikkeld, niet uitvoerbaar (2). Afval: wel betalen maar uitvoering niet werkbaar. Brievenbussen: 2 in Wallonië (Mornimont, Herinnes), 1 in Vlaanderen (Wijnegem). Ook in Frankrijk een probleem; wij hebben een goed jaar gehad; aan haven van Doornik geen toegang tot bevoorrading van elektriciteit. In Vlaanderen is dit veel beter; mijn schip is reeds een tijd te koop maar jonge starters krijgen op de bank geen krediet of ze moeten 30 tot 40 % cash hebben of iemand die het aangekochte schip mee financiert of borg staat; waarom elektriciteit haven van Antwerpen niet gratis?; ikzelf ben 49 jaar, mijn opvolger is 19 jaar. Naar mijn mening is er terug instroom van jeugd in binnenvaart, onder schipperszonen wel te verstaan; in Antwerpen krijgt een schip dat havengeld betaalt 6 m³ drinkwater, indien meer gewenst betaal je dit bij. Ik betaal havengeld voor 3.952 t, een schip van 500 t heeft ook recht op 6m³, waar is de logica?

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