



*Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer*

STUDIE voorgesteld door België

Marktsituatie in de binnenvaartsector



Brussel, 11 Oktober 2013

Analyse van de marktsituatie in de sector van de binnenvaart

- Eindversie –

1 Inleiding.

Sedert geruime tijd trekt de Belgische binnenvaartsector aan de alarmbel voor wat betreft de evolutie van de nationale en internationale markt van het binnenvaartvervoer. Dit heeft gedurende de voorbije maand april geleid tot acties op het terrein waardoor het binnenvaartverkeer op sommige strategische punten van het netwerk tijdelijk verstoord werd.

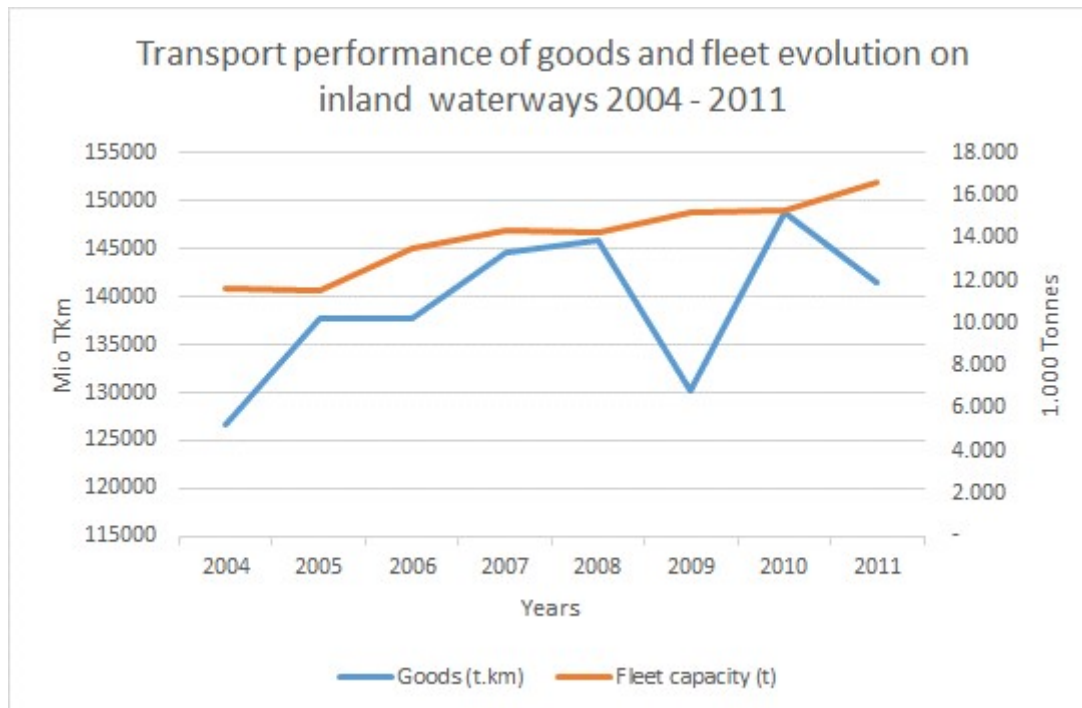
Voor de oorzaak van deze acties moeten we teruggaan naar de daling van de economische groei die begon eind 2008, met de algemene en financiële crisis in de wereldeconomie. De vertraging van de economie, samen met de stijging van de kosten en een overcapaciteit aan tonnage sinds eind 2008, hebben de prijzen dermate onder druk gezet dat heel wat ondernemingen hun vaste en variabele kosten voor het voeren van een gezonde onderneming, niet meer kunnen dekken. Dit veroorzaakt eveneens een gebrek aan financiële middelen noodzakelijk voor het onderhoud van het schip en voor investeringen op het vlak van veiligheid.

Dit probleem maakte reeds het onderwerp uit van de aanmelding van een structurele marktverstoring door de Nederlandse overheid eind 2009. De analyse van de situatie door de commissie zoals opgericht door Richtlijn 91/672/EC en het verslag dat aan dit comité werd voorgelegd na besprekingen in een sub-werkgroep, hebben destijds geleid tot de conclusie dat het voorziene herstel van de vraag naar vervoer de sector zou toelaten om de financiële problemen te overwinnen en tot een terugkeer naar het verwachte niveau van jaarlijkse groei te komen.

In grafiek 1 wordt een globaal overzicht gegeven van de evolutie van de vervoerprestaties langs de binnenwateren en van de vlootcapaciteit (EU-27). Deze grafiek toont een **verstoring aan van het evenwicht tussen de vervoerprestatie en de vlootcapaciteit.**



Grafiek 1



Bron : Eurostat, CCR

Op dit ogenblik moeten we vaststellen dat het voorziene herstel niet heeft plaatsgevonden, of tenminste onvoldoende, integendeel bleef de vlootcapaciteit in de jaren 2010-2012 verder groeien, wat een terugkeer naar een normale marktsituatie bemoeilijkte. Tijdens de onderhandelingen tussen de Belgische autoriteiten en de sector was overeengekomen dat België de procedure van ernstige marktverstoring op Europees vlak zou opstarten overeenkomstig Richtlijn 96/75/EC, aangezien het duidelijk is dat er gepaste maatregelen nodig zijn op dat vlak. Op 26 april heeft België de Europese Commissie formeel gevraagd om hiervoor zo vlug mogelijk een vergadering van de commissie, opgericht door Richtlijn 91/672/EC, te beleggen. Dit heeft geleid tot twee vergaderingen van deze commissie en een hoorzitting met de sector.

Ondertussen hebben de Belgische autoriteiten de situatie verder geanalyseerd en huidig document uitgewerkt. Dit eindontwerp ondersteunt het standpunt van België dat **de sector van het binnenvaartvervoer in Noordwest Europa te maken heeft met een ernstige verstoring van de markt.**

De volgende punten geven, een meer gedetailleerde analyse van de situatie teneinde een duidelijk zicht te krijgen op de moeilijkheden, en tevens enkele voorstellen van maatregelen die kunnen genomen worden.

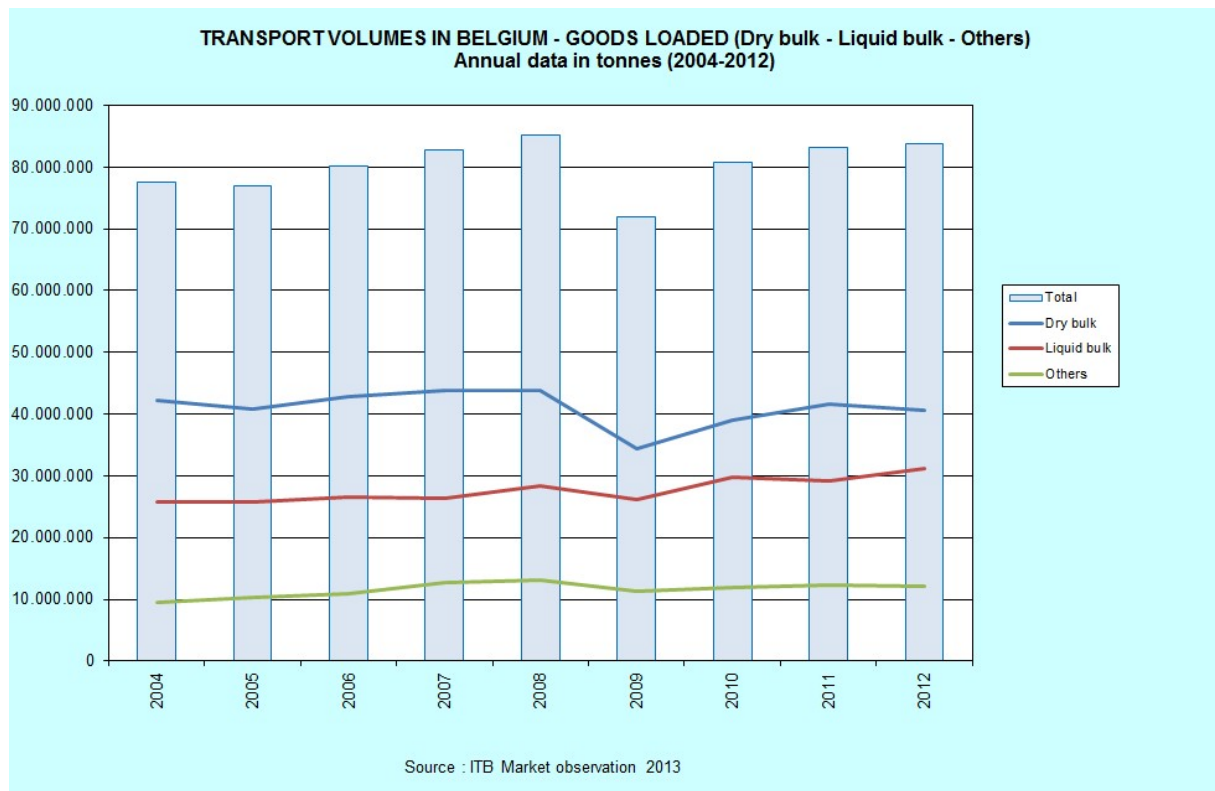
2 Evolutie van de vraag naar vervoer

2.1 *Evolutie van de vervoerde volumes in België*

In de grafieken 2 en 3 vindt u gegevens betreffende de evolutie van de jaarlijkse geladen en geloste volumes op Belgische waterwegen voor de periode 2004-2012. Deze cijfers bevatten zowel nationale als internationale transporten vanuit of naar België. Geladen en geloste volumes worden in een aparte tabel weergegeven, teneinde dubbele telling van het vervoer binnen België te vermijden.

De evolutie toont duidelijk een opmerkelijke daling in 2009, terwijl er voor de volgende jaren een herstel werd genoteerd, alhoewel een terugkeer naar de groeitrend van vóór het jaar 2008 niet het geval is.

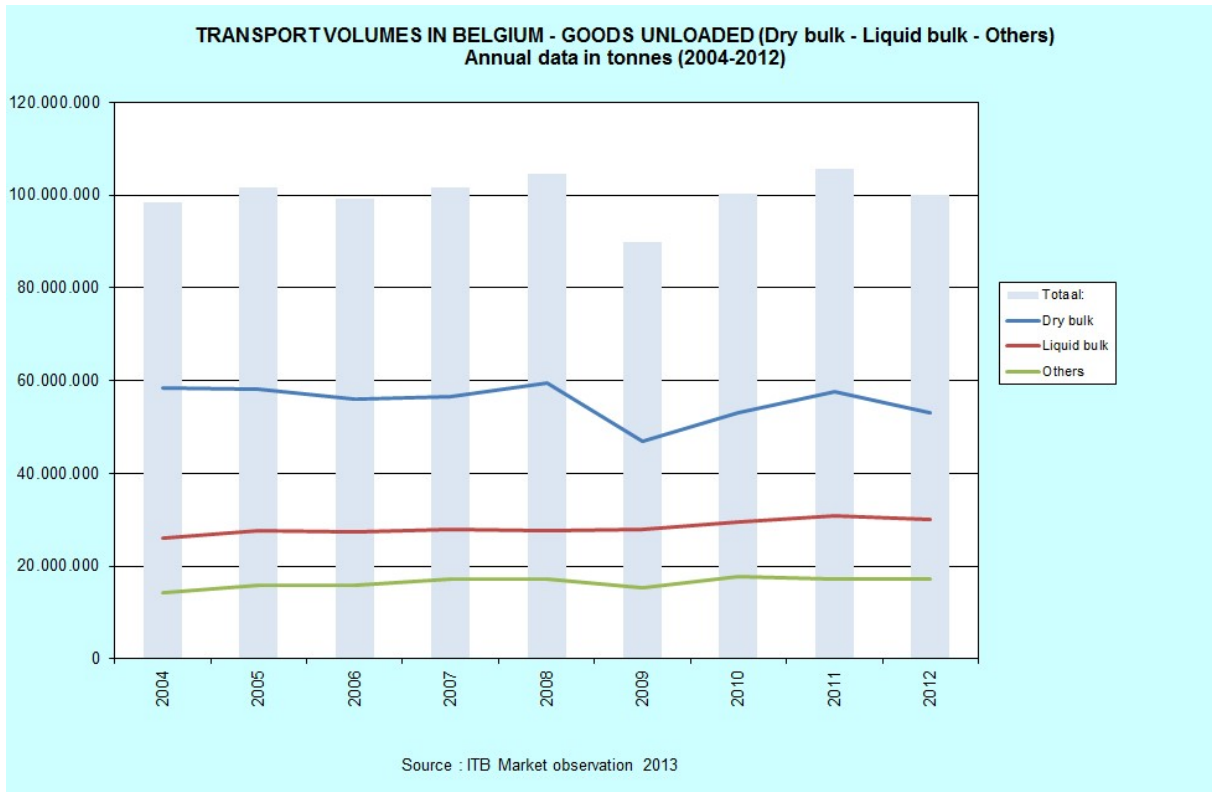
Grafiek 2



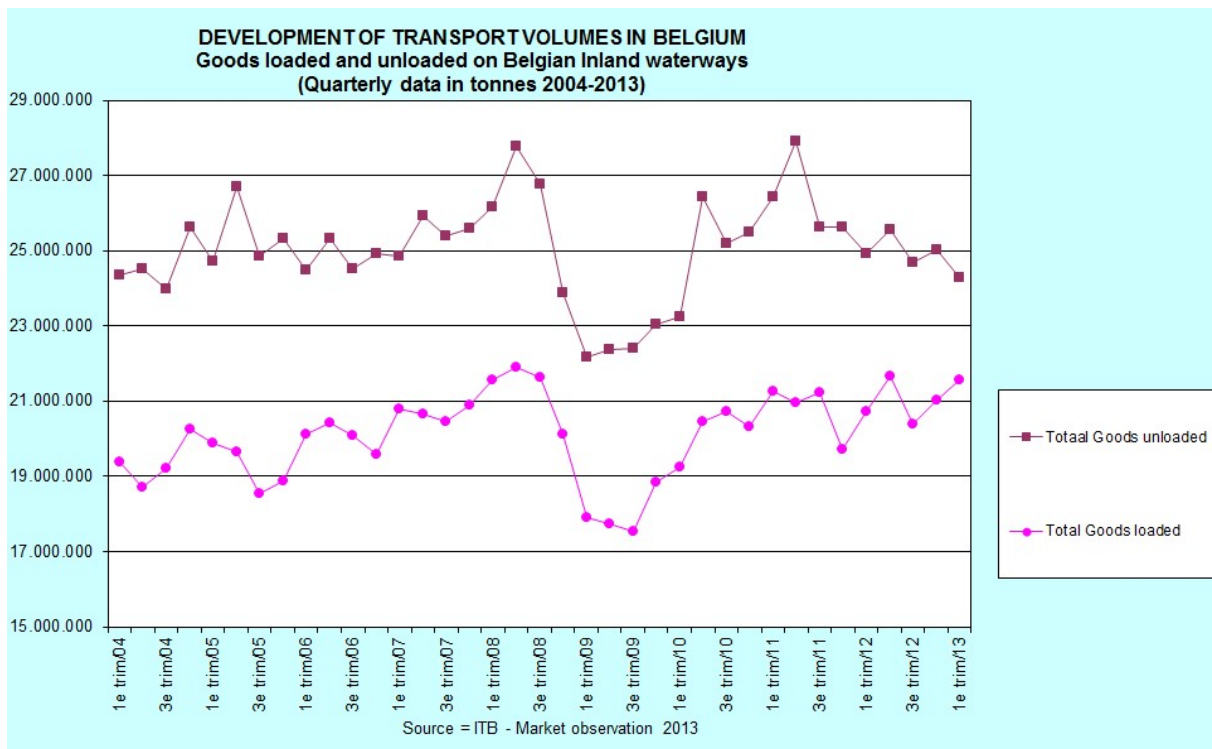
Bron : ITB - inland waterways managers and Ports



Grafiek 3



Grafiek 4





In grafiek 4 wordt de evolutie van de vervoerde volumes per trimester weergegeven. Het eerste kwartaal van 2013 toont een stijging van de geladen volumes (+ 4 %) ten opzichte van het eerste kwartaal van 2012, maar dit is grotendeels te danken aan een grotere overslag in de haven van Antwerpen. De geloste volumes dalen verder (-2,5 %), wat betekent dat de vervoerde volumes naar het Belgische hinterland verder dalen.

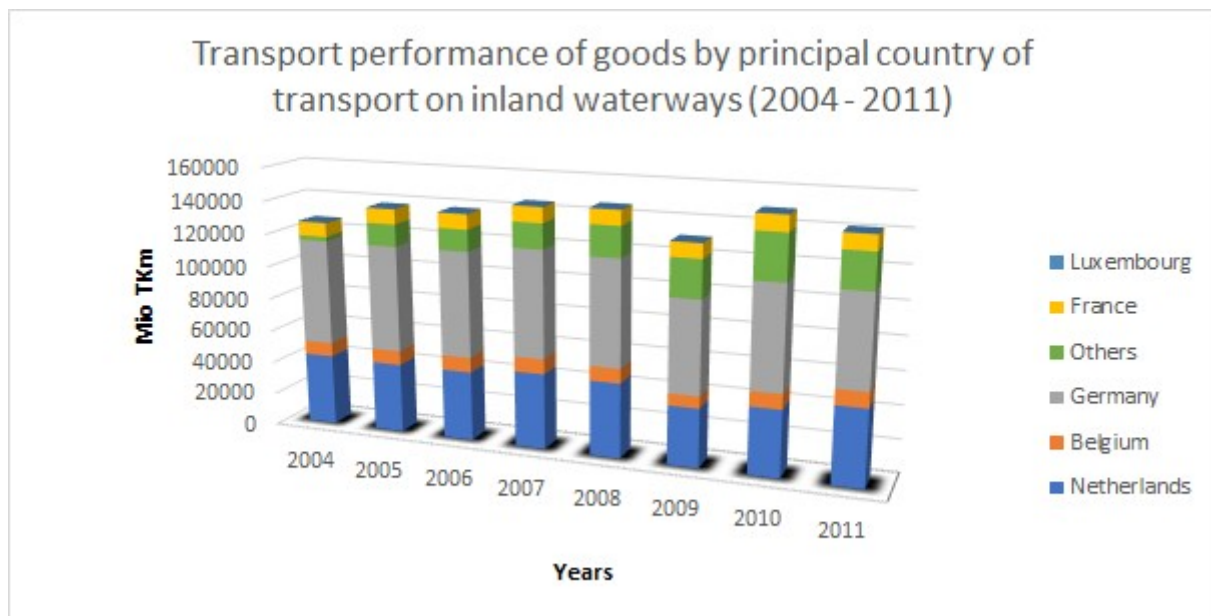
Meer details worden weergegeven in Bijlage I (pp. 20-21)

2.2 Evolutie van de vervoerde volumes in Europa

Volgens de statistische gegevens van Eurostat (Statistics in focus 42/2012) was er, na de opmerkelijke terugval van het binnenvaartvervoer in 2009, slechts een heel licht herstel waar te nemen, rekening houdend met de trimestriële ups en downs.

Grafiek 5 is een weergave van de jaarlijkse vervoerprestaties voor de EU-27 voor de jaren 2004-2011. Hieruit blijkt dat het **herstel van de prestaties in 2010 zich niet heeft verdergezet in 2011. (-4,9 % in vergelijking met 2010).**

Grafiek 5



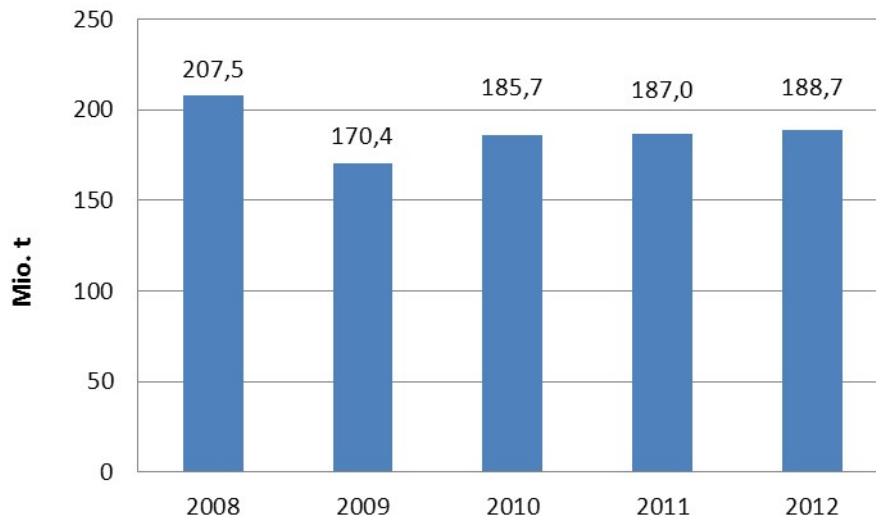
Bron : Eurostat

Het economisch rapport van de CCR betreffende de vervoersactiviteit op de Rijn is eveneens een belangrijke indicator, vermits de Rijn een centrale verkeersader in het binnenvaartnetwerk is.

Grafiek 6 toont aan dat **het herstel van de vervoerde volumes na het problematisch jaar 2009 eerder traag verloopt en dat de volumes die voor het crisisjaar werden genoteerd, nog steeds niet zijn bereikt.**

Grafiek 6

Rijnvaartverkeer tussen Rheinfelden en de Duits-Nederlandse grens 2008 – 2012 (in Mio. t)



Bron : CCNR - Destatis + calculation by CCNR-Secretariat

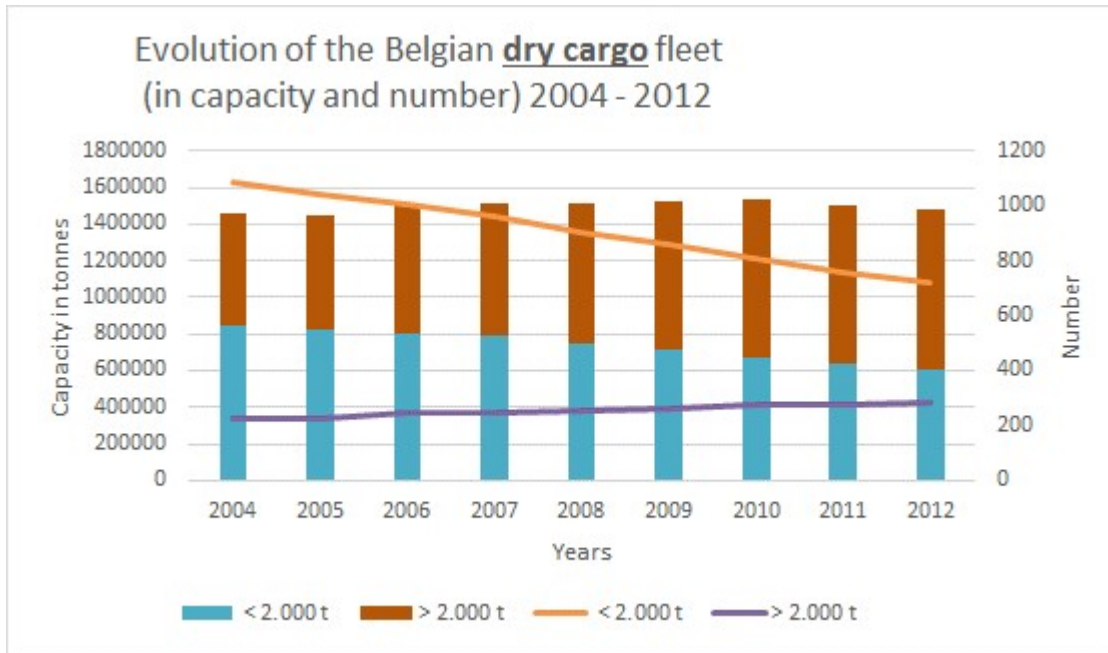
3 Evolutie van de vlootcapaciteit

3.1 Belgische vloot

Grafiek 7 geeft de evolutie van de Belgische droge ladingvloot weer voor de periode 2004-2012. Het is duidelijk dat de evolutie van de globale vlootcapaciteit helemaal niet beantwoordt aan de positieve trend van de vervoerde volumes na 2004. In feite is het groeiniveau van de vlootcapaciteit onder dat van de vervoerde volumes op de Belgische markt gebleven. De inspanningen van de Belgische overheden tot aanmoediging van een transfer van wegvervoer naar de binnenvaart, vb. door het kaaimurenprogramma van de Vlaamse regering, heeft niet geleid tot een disproportionele investeringstendens in nieuwe tonnage.

Wat we daarentegen wel vaststellen is het verder **verdwijnen van de kleine schepen en een toename van het aantal grotere schepen.**

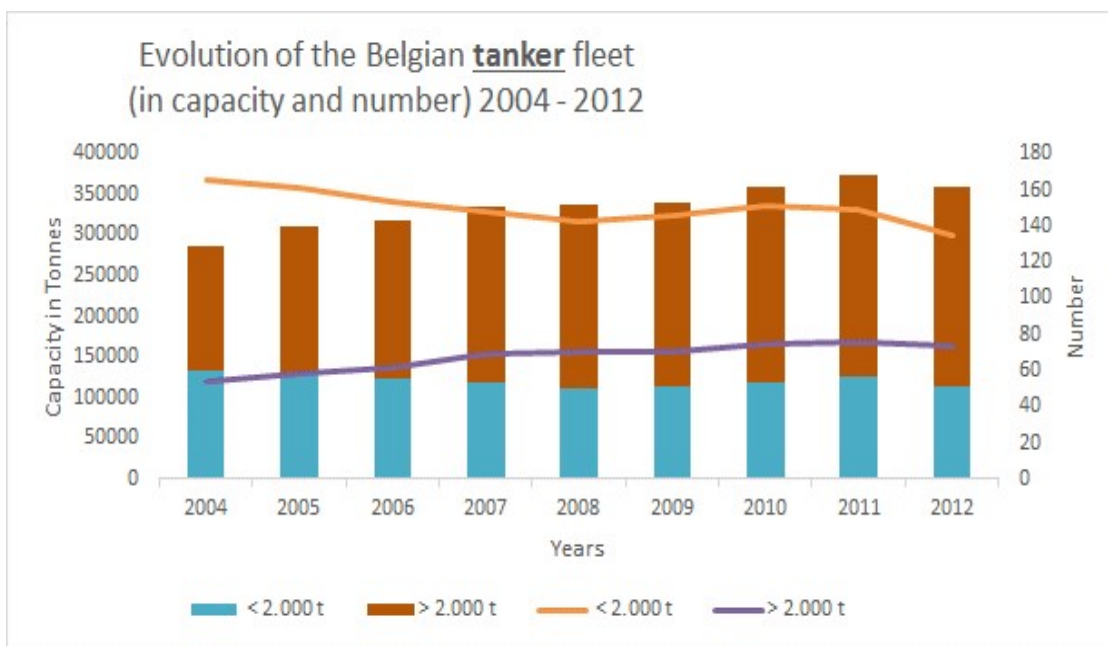
Grafiek 7



Bron : ITB Market Observation 2013 – FPS Mobility and Transport

De situatie is **enigszins verschillend voor de tankvloot**, waar een stijging van de globale capaciteit wordt waargenomen (grafiek 8). Dit komt grotendeels door de vervanging van enkelwandige tankers door dubbelwandige, terwijl ondertussen, en dit minstens tot 2018, de eerste categorie nog op de markt blijft.

Grafiek 8



Bron : ITB Market Observation 2013 – FPS Mobility and Transport



Rekening houdend met het feit dat België een klein land is met een open economie, is het moeilijk om op Belgisch vlak te evalueren of er een evenwicht is tussen de vervoerde volumes op de Belgische waterwegen en de Belgische vlootcapaciteit. We zien inderdaad dat een groot deel van de volumes op de Belgische waterwegen vervoerd wordt door schepen die niet onder de Belgische vlag varen.

Wanneer we kijken naar de cijfers van de buitenlandse vloot die “binnenlandse transporten” op de Belgische markt voor haar rekening neemt (transport tussen twee punten binnen België), zien we dat de capaciteit van de droge ladingvloot gestegen is van 340.000 ton in 2004 naar 670.000 ton in 2012. In de tankvloot is er een stijging van 405.000 ton in 2004 naar 760.000 ton in 2012.

Voor wat betreft de nationale transporten in en de internationale transporten van en naar België in volumes (ton), is er een daling van het marktaandeel van de Belgische vloot van een gemiddelde van 46 % in 2008 naar een gemiddelde van 38 % in 2012.

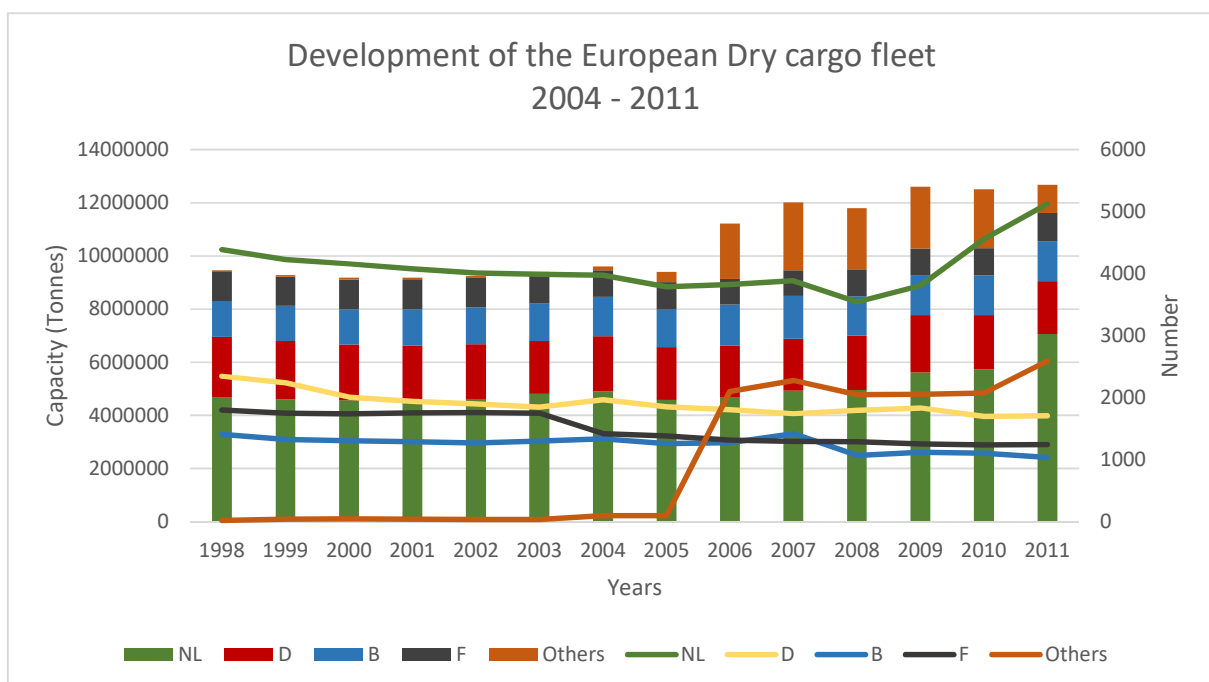
Meer details over de Belgische vloot zijn terug te vinden in Bijlage II (pp. 22-23).

3.2 Europese vloot

Grafieken 9 en 10 zijn een weergave van de evolutie van de Europese vloot voor de periode 2004-2011.

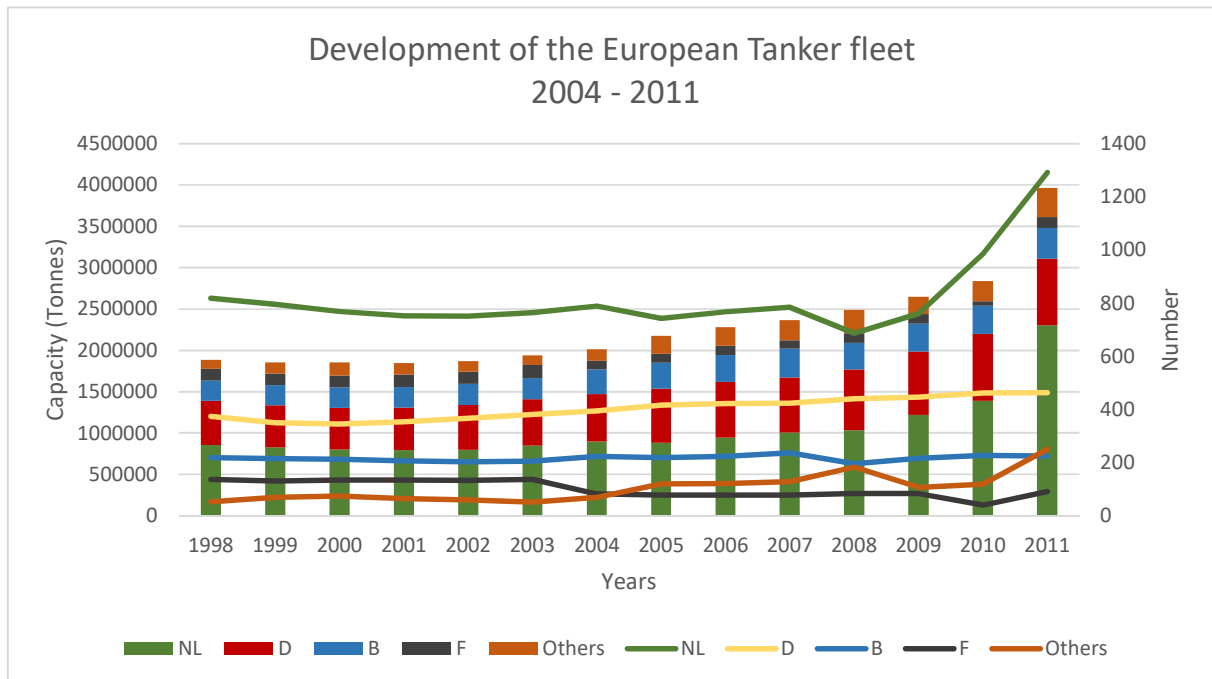
Meer details betreffende de Europese vloot vindt u in Bijlage III (pp. 24-25).

Grafiek 9



(Bron : CCNR 1998-2011)

Grafiek 10



(Bron : CCNR 1998-2011)

3.3 Overzicht van de nieuwbouwschepen

Tabel 11

		2004		2005		2006			
Type of vessel		Number	Capacity	Number	Capacity	Number	Capacity		
Dry cargo	Motorvessel	28	71.326	34	87.645	33	93.985		
	barges	14	23.636	12	11.401	18	18.385		
	Total	42	94.962	46	99.046	51	112.370		
Tanker	Motorvessel	54	139.718	46	130.860	28	77.565		
	barges	3	2.427	2	2.527	0	-		
	Total	57	142.145	48	133.387	28	77.565		
Total	99	237.107	94	232.433	79	189.935			
		2007		2008		2009			
Type of vessel		Number	Capacity	Number	Capacity	Number	Capacity		
Dry cargo	Motorvessel	35	111.655	90	319.377	103	339.580		
	barges	29	54.336	58	112.956	65	140.872		
	Total	64	165.991	148	432.333	168	480.452		
Tanker	Motorvessel	23	50.333	52	144.581	131	391.058		
	barges	0	-	0	-	0	-		
	Total	23	50.333	52	144.581	131	391.058		
Total	87	216.324	200	576.914	299	871.510			
		2010		2011		2012		Total	Total
Type of vessel		Number	Capacity	Number	Capacity	Number	Capacity	Number	Capacity
Dry cargo	Motorvessel	30	85.331	20	57.600	9	23.776	382	1.190.275
	barges	35	50.384	15	43.000	8	18.492	254	473.462
	Total	65	135.715	35	100.600	17	42.268	636	1.663.737
Tanker	Motorvessel	105	338.759	84	182.000	39	117.000	562	1.571.874
	barges	0	-	2	3.262	0	-	7	8.216
	Total	105	338.759	86	185.262	39	117.000	569	1.580.090
Total	170	474.474	121	285.862	56	159.268	1205	3.243.827	



Bron : CCNR DG MOVE Market Observation 2012-2

Tabel 11 geeft een overzicht van de nieuwe capaciteit die sinds 2004 in de Europese vloot is gekomen. Dit toont aan dat de **vlootcapaciteit verder blijft groeien na het topjaar 2008, ondanks het feit dat de markt begon te slinken.**

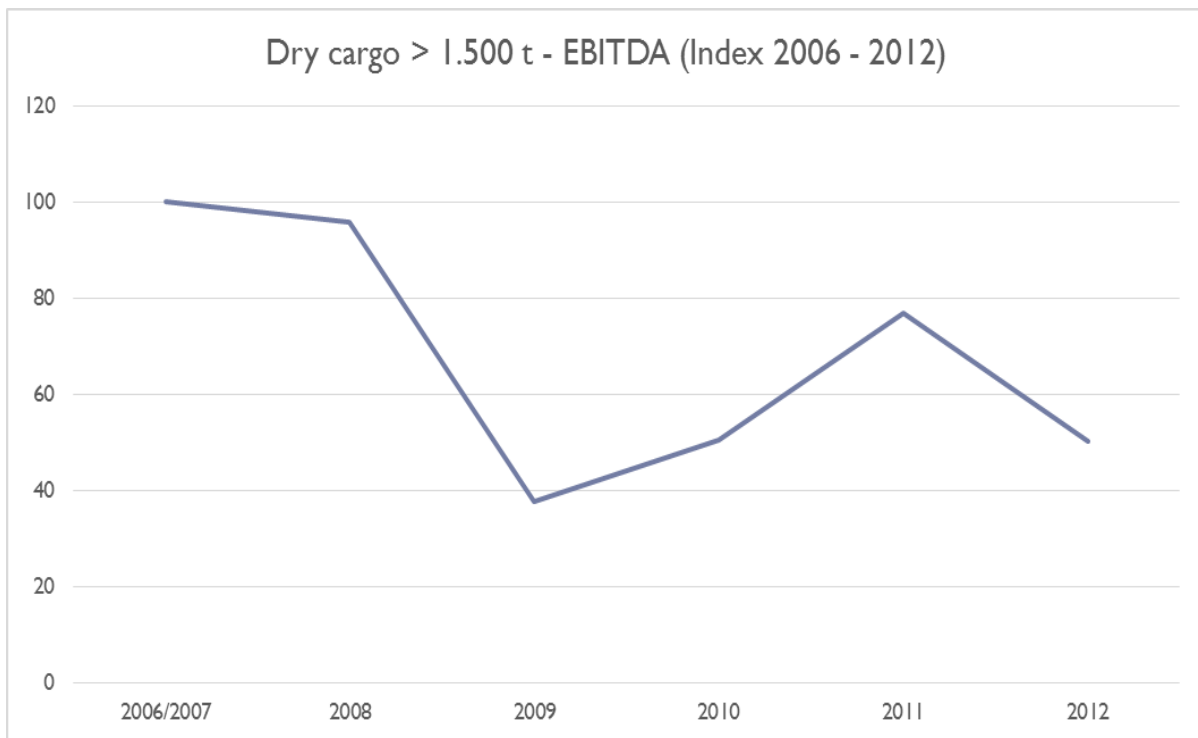
We ontvingen eveneens informatie van onze sectorvertegenwoordigers dat ongeveer **200 casco's van meer dan 2000 ton op West-Europese scheepswerven liggen te wachten om afgewerkt te worden. Indien deze informatie klopt, kunnen we vrezen dat een licht herstel van de markt snel kan leiden tot een verdere disproportionele toename van de vlootcapaciteit.**

4 Evolutie van de financiële situatie en toekomstperspectieven

4.1 Evolutie van de financiële situatie

Volgens informatie vanuit de beroepsorganisaties is er een belangrijke daling van de vrachtprijzen sinds 2009 met enkel een tijdelijk herstel in 2011, dankzij de lage waterstand op de Rijn. De daling van de vrachtprijzen zet zich verder in 2012 en in de eerste helft van 2013 met als gevolg dat de vaste en variabele kosten niet langer worden gedekt. Deze situatie duurt nu reeds meer dan 4 jaar en een stijgend aantal binnenvaartondernemers kampt met betalingsproblemen. In grafiek 12 wordt de **evolutie van de verdiensten (EBITDA – index 2006/2007 = 100) sedert 2006 weergegeven voor droge ladingschepen in de categorie > 1500 ton**, op basis van de gemiddelde resultaten van een representatief panel van concrete boekhoudbestanden.

Grafiek 12



Bron : ITB Barometer 2012 – in collaboration with accountants

Rekening houdend met het feit dat de gegeven verdiensten geen intresten, taksen, waardeverminderingen en afschrijvingen dekken, evenmin als het persoonlijk inkomen van de ondernemer, is het duidelijk dat de doorsnee **financiële situatie weinig rooskleurig is**. Meer nog, de analyse van de boekhoudkundige gegevens en de evolutie van bepaalde kostenelementen tonen aan dat een **stijgend aantal transportondernemers probeert te besparen door het noodzakelijk onderhoud van het vaartuig uit te stellen of zelfs door onderbemand te varen**. Dit is een gevaarlijke evolutie, omdat het **de veiligheid** van de transportsector in het gedrang brengt. De financiële situatie **beperkt eveneens de investeringsmogelijkheden van de sector** in modernisering van de vloot.

11

Verder beschikken we nog over informatie van de Belgische banken. Alhoewel ze weigerachtig zijn inzake het vrijgeven van concrete financiële cijfers, bevestigen zij dat **meer en meer ondernemers problemen hebben met de afbetalingen van hun leningen, vooral in de droge ladingsector**. Banken kunnen allicht een ondersteunende rol spelen door de ondernemers toe te laten hun kapitaalaflossingen gedeeltelijk uit te stellen, maar het is duidelijk dat er ook grenzen zijn wat betreft de betaling van bankintresten. Gegevens van het Vlaamse waarborgfonds duiden op een stijging van het aantal recent geregistreerde gevallen waarbij de banken overgaan tot verkoop.

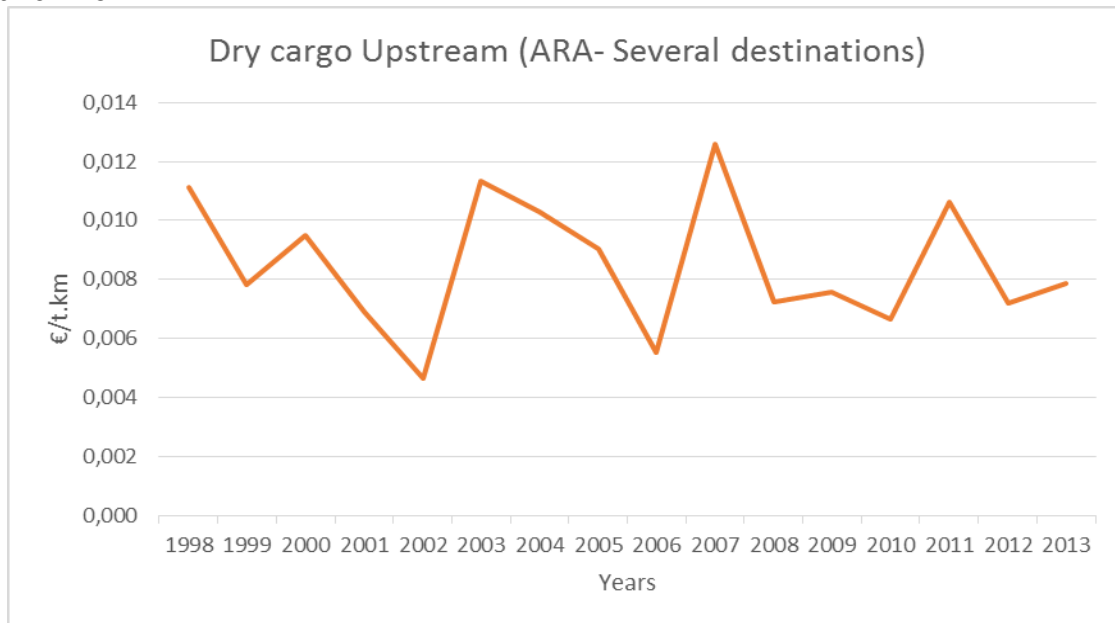
4.2 Evolutie van de vrachtprijs

Teneinde gedetailleerde informatie over de marktsituatie te bekomen, werd een enquête gehouden met betrekking tot de evolutie van de vrachtprijzen sinds 1998 voor een aantal belangrijke transporttrajecten in de droge ladingsector (v.b. Boven-Rijn, Moezel, Main, Delta). Voor de berekening van globale gemiddelden, werden de



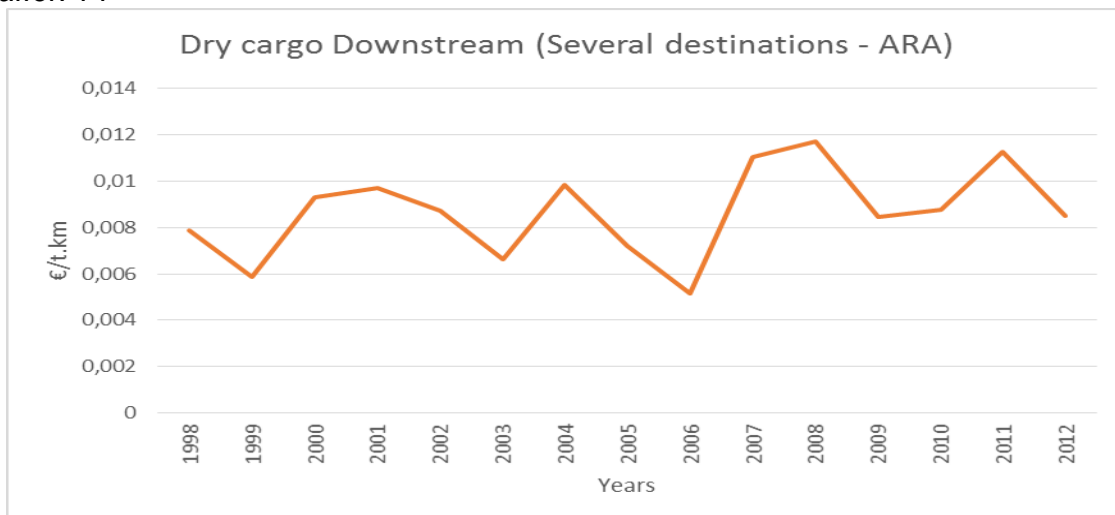
prijzen uitgedrukt in Euro/tkm. Grafieken 13 en 14 tonen de evolutie van de gemiddelde prijzen voor de relaties ARA – Stroomopwaarts en ARA stroomafwaarts.

Grafiek 13



Bron : ITB based on information from Belgian ship's operators

Grafiek 14



Bron : ITB based on information from Belgian ship's operators

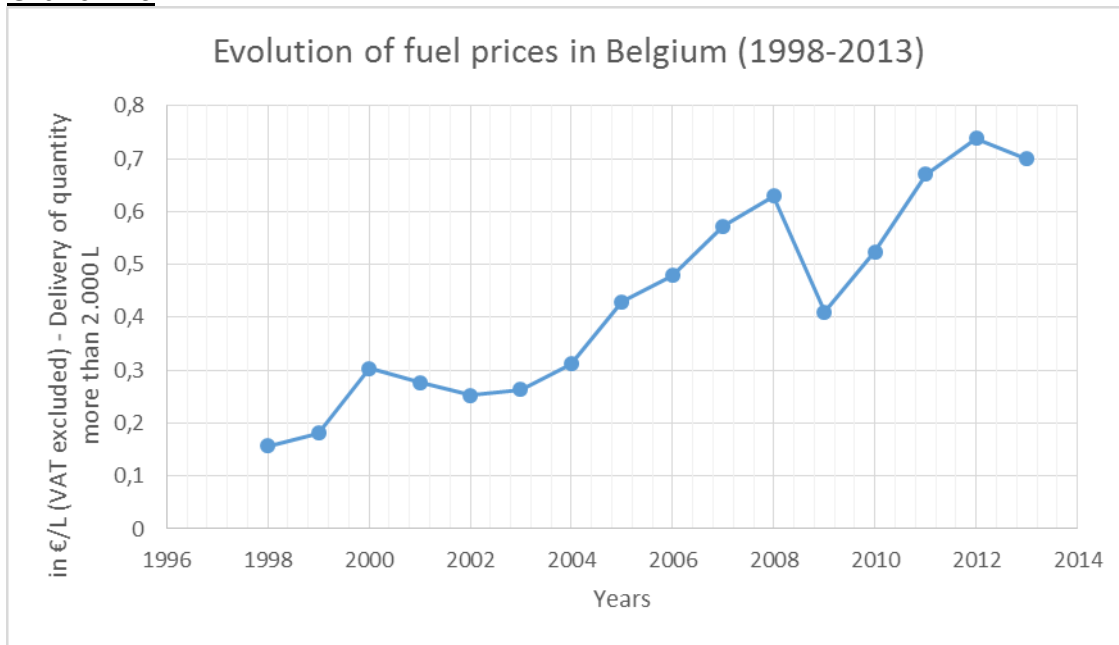
Op basis van deze gegevens kunnen we besluiten dat de vrachtprijzen de toename van de kostenelementen niet volgen en gedurende een lange tijd eerder stabiel zijn gebleven.

4.3 Evolutie van de kosten

Voor wat de kosten betreft, is er een tendens tot verdere stijging. Dit is vooral het geval voor de gasoliekosten, een belangrijke factor in de variabele kosten. In grafiek

15 wordt de evolutie van de gasolieprijs op de Belgische markt weergegeven. **Deze toont duidelijk dat de gasolieprijzen gestegen zijn gedurende de crisisjaren.**

Grafiek 15

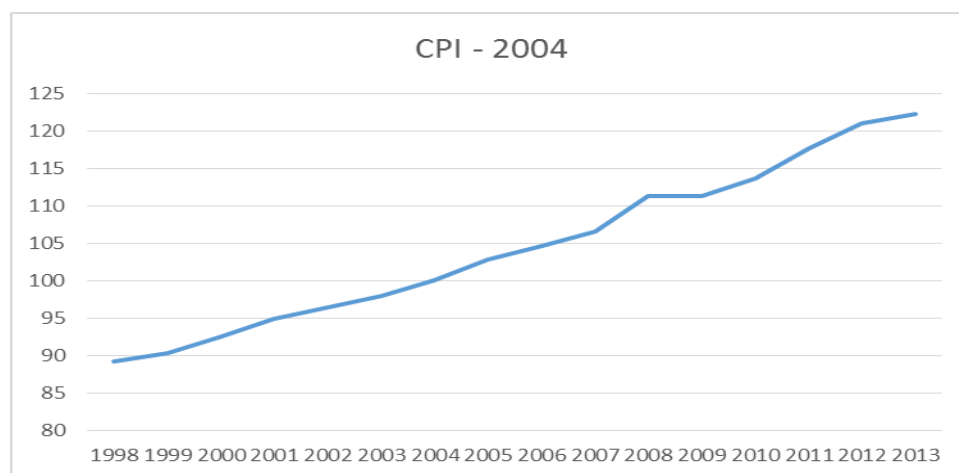


Bron : FPS Economy, SMEs, Self-employed and Energy

Grafiek 16 toont de evolutie van de globale index van de consumptieprijzen. Vermits de lonen voor de bemanning deze stijging nagenoeg volgen, vertoont **dit gedeelte van de kostprijs eveneens een stijgende tendens.**

Grafiek 16

Index consumptieprijs (basis 2004 = 100)



Bron : FPS Economy, SMEs, Self-employed and Energy

4.4 Prognose



Specifieke voorspellingen voor de volgende jaren m.b.t. de evolutie van de marktsituatie in de binnenvaartsector zijn moeilijk te maken. In het algemeen hangt de vervoersmarkt af van de evolutie van de globale economie en daarvoor kunnen verschillende bronnen geraadpleegd worden. In tabel 17 zijn de cijfers gebaseerd op de Europese Economische Prognoses van de Europese Commissie. Andere bronnen zullen uiteraard andere aanwijzingen geven. Hoe dan ook, **noch voor dit jaar noch voor volgend jaar valt een hoge groei scenario voor de Europese economie te verwachten.**

Tabel 17

	REAL GDP	FORECAST		
	2011	2012	2013	2014
B	1,8	-0,2	0,0	1,2
D	3,0	0,7	0,4	1,8
F	1,7	0,0	-0,1	1,1
NL	1,0	-1,0	-0,8	0,9
EURO AREA	1,4	-0,6	-0,4	1,2
EU 27	1,6	-0,3	-0,1	1,4

Bron : *European Economic Forecast Spring 2013 – European Economy 2/2013, European Commission*

De CCR maakte een meer gedetailleerde analyse van de binnenvaartsector (zie volgende pagina – Tabel 18).



Tabel 18 Prognosen für 2014

Bereich	Produktion/ Importe	Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft	kaum Zuwächse	16,00%	0
Kohle	Erhöhung der Importkohlemengen auf Grund der weltweiten Energiepolitik	19,00%	+
Stahlindustrie: Erze	dt. Stahlprod. wird leicht sinken, angesichts der strukturellen Probleme	20%	-
Stahlindustrie: Eisen, Stahl	dt. Stahlprod. wird leicht sinken, angesichts der strukturellen Probleme	8,00%	-
Baustoffe	kaum Belebung in der Bauwirtschaft	27,00%	0
Andere Güter / Container	Leichtes Container-Wachstum	10%	+
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschifffahrt			0
Erdölprodukte	Seitwärts-Entwicklung beim Ölpreis, aber strukturelle sinkende Mengen	60%	0
Chemie	Chemische Industrie +2 %;	40%	+
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschifffahrt			+

Quellen:

- Eurofer
- Euracoal
- Verein deutscher Kohleimporteure
- Verband der chemischen Industrie
- CEFIC
- Prognosen ZKR auf Basis historischer Entwicklungen und Berechnungen

Entwicklung	
0 %	0
1 % bis 5 %	- / +
6 % bis 10 %	-- / ++
11 % bis 15 %	--- / +++
16 % bis 20 %	---- / ++++
über 20 %	- ---- / ++++



5 Evaluatie van de oorsprong van de marktverstoring en conclusies

Op basis van de voorgaande gegevens, zijn we van mening dat er een ernstige structurele verstoring is van de Europese binnenvaartmarkt. De groei van de vlootcapaciteit na het crisisjaar 2009 is dermate dat er op korte termijn geen herstel van de vrachtprijzen kan worden verwacht, zelfs niet wanneer de transportvolumes opnieuw beginnen toenemen.

Het eerste belangrijke probleem waarmee de sector wordt geconfronteerd, is de **overcapaciteit van de Europese vloot**. Gevreesd wordt dat de vloot op korte termijn nog verder zal groeien.

Ten tweede, wanneer we in 2010 tot de conclusie kwamen dat, met het herstel van de **economie**, de sector zijn problemen zou kunnen overwinnen, dit enkel zou mogelijk zijn bij een hoge groei scenario (cf. Rapport aan de commissie opgemaakt onder Richtlijn 91/672/EC betreffende eventuele maatregelen om de crisis in de binnenvaartsector te bestrijden – 15/09/2010). We moeten op dit ogenblik vaststellen dat er geen hoge groei scenario was voor de periode 2010-2012 en dat dergelijk scenario voor de komende jaren weinig waarschijnlijk lijkt.

Meer nog, er is een **stijging van de kosten**, vooral dan de brandstofkosten. De binnenvaartondernemers kunnen deze kosten niet compenseren met de vrachtprijzen.

Een ander element dat een belangrijke rol speelt in de bepaling van de marktprijzen, is het **gebrek aan markttransparantie**, waardoor tussenpersonen of makelaars die intermediëren tussen schippers en binnenvaartondernemers, gebruik maken van de zwakke positie van deze laatsten, en dan vooral van de zelfstandige ondernemers, om de laagst mogelijke prijzen te bedingen. Ook dit is een structureel probleem dat zich regelmatig voordoet op de binnenvaartmarkt, en dat verergert in periodes van overcapaciteit. Het beperkt in feite de vrijheid van de transportondernemer om een redelijke prijs voor zijn vervoerprestatie te bekomen, vermits een weigering van dergelijke prijs er toe kan leiden dat hij uit de markt wordt gezet. De Belgische binnenvaartsector is van mening dat Richtlijn 96/75/EG rekening zou moeten houden met het feit dat het doel van een vrije markt er niet in bestaat dumpingprijzen toe te laten. De basis van dit standpunt is terug te vinden in artikel 94 van de geconsolideerde versie van het verdrag over de werking van de Europese Unie. Dit artikel bepaalt dat elke in het kader van de Verdragen genomen maatregel op het gebied der vrachtprijzen en vervoervoorwaarden moet rekening houden met de economische toestand van de vervoerondernemers.

Voor wat de werkzaamheden van de tussenpersonen of makelaars betreft, kunnen we tevens stellen dat in sommige landen (v.b. België, Frankrijk) het beroep van deze tussenpersonen gereguleerd is en onderworpen aan een licentie. In sommige andere landen is dit beroep niet gereguleerd en kan om het even wie dergelijke onderneming opstarten en proberen een bepaalde marktpositie te bereiken door middel van dumpingprijzen, zelfs wanneer het eigenlijke transport in een ander land



wordt gedaan. Dit aspect zou eveneens moeten onderzocht worden op Europees niveau.

Wij zijn van mening dat de werkzaamheden van deze tussenpersonen zou moeten gereguleerd worden, net zoals de andere beroepen in de transportsector.

Al met al hebben de verschillende elementen tezamen **gevolgen voor de financiële positie van de transportoperatoren en hun overlevingscapaciteiten voor de komende jaren**. De sector stelt zich hierbij vragen over de Europese politiek voor de toekomst. In het witboek werden objectieven geformuleerd voor de rol van de binnenvaartsector tijdens de komende jaren. Een belangrijke groeitendens en een toename van de modal share waren voorspeld. Initiatieven voor de modernisering van de vloot worden vooropgesteld. Al deze doelstellingen zijn afhankelijk van de financiële stabiliteit en het welslagen van de sector. De huidige evolutie dreigt hier voor ernstige hinder te zorgen.

Om deze redenen is België van mening dat er op Europees niveau maatregelen dienen genomen te worden, opdat de sector deze moeilijke periode kan overleven en zijn verwachte rol in de toekomst kan waarmaken. Het volgende punt bevat enkele suggesties op basis van onze gesprekken met de Belgische binnenvaartsector.

6 Voorstellen voor eventuele maatregelen op Europees niveau ter versteviging van de marktmechanismen.

6.1 Permanente maatregelen

- 1) Maatregelen betreffende kostendekking – anti-dumping maatregelen en vervoersvoorwaarden. Vervoerders moeten kunnen werken aan prijzen die hun kosten dekken, eventueel op periodieke basis. Richtlijn 96/75/EC zou kunnen gewijzigd en aangevuld worden met een bepaling in die zin.
- 2) Maatregelen ter ondersteuning van de modernisering van de vloot, vooral op het vlak van milieuvriendelijke maatregelen, met voldoende aandacht voor de vloot van kleine schepen.
- 3) Invoeren van een doeltreffend marktobservatiesysteem dat de evolutie van de vlootcapaciteit kan voorspellen, maar tevens beschikt over de nodige middelen om bij te sturen zodat verdere structurele overcapaciteit kan worden voorkomen. Een van de mogelijkheden is reële inhoud te geven aan de tekst van Verordening 718/99 die stelt dat nieuwbouwschepen 6 maanden op voorhand moeten aangemeld worden. Hiervan werd nog geen gebruik gemaakt.
- 4) Oprichten van een harmonieus kader, niet enkel op het vlak van technische - of bemanningsvoorschriften en implementatie, maar ook op fiscaal en sociaal vlak.
- 5) Herziening van de technische voorschriften voor de bestaande vloot. Vooral de overgangsmatregelen i.v.m. de technische



voorschriften voor de Rijn blijken problematisch voor de bestaande vloot.

- 6) Analyse van de financieringsmiddelen. De hefboom die disproportionele investeringstendensen veroorzaakt, moet verdwijnen.

6.2 Crisismaatregelen – beperkt in de tijd

- Passende maatregelen om de capaciteit bij te stellen.
- Steun voor alle vormen van coöperatieven ter verbetering van het marktmechanisme.



Bibliography

1. Introduction

Sources :

- Eurostat – Statistics in focus “Inland waterways freight transport – quarterly and annual data”, 19-10-2012, European Union (b)
- Market observation Inland waterways CCNR-DG MOVE – 2005-2012

2. Evolution of de transport demand

2.1. Development of transport volumes in Belgium (see Annex I)

Sources :

- Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren vzw,

“Marktobservatie - Ladingen en lossingen met binnenschepen op Belgische waterwegen” 4de kwartaal 2012, 22-02-2013 – 1ste kwartaal 2013, 7-05-2013, pp 7-10, Bruxelles

2.2. Development of transport volumes in Europe

Sources :

- Eurostat Pocketbooks « Energy, transport and environment indicators », Edition 2012 (a)
- Eurostat – Statistics in focus “Inland waterways freight transport – quarterly and annual data”, 19-10-2012, European Union (b)
- Market observation Inland waterways CCNR-DG MOVE – 2012 (Destatis, Secrétariat CCNR)

(a) Table 3.3.6 (pag 118 + 119)

(b) Figure 1 (p. 1) – Table 1 + Table 2 (p. 2) + Table 3 (p. 3)

(c) Trafics sur le Rhin 2008-2012 (exprimé en millions de tonnes)

3. Evolution of the fleet capacity

3.1. Belgian fleet (see Annex II)

Source :

- Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren vzw, “Marktobservatie – Binnenvaartvloot toebehorend aan in België gevestigde eigenaars »- Toestand op 31-12, 2004 tot en met 2012,

Tableau de l'évolution de la flotte de cargaison sèche par catégorie de bateaux en nombre et en port en lourd < à 2.000t ou > 2.000t et tonnage moyen – Evolution 2004-2012

Tableau de l'évolution de la flotte de citerne par catégories de bateaux en nombre et en port en lourd < à 2.000t ou > 2.000t et tonnage moyen – Evolution 2004-2012



Belgian fleet market share

3.1.1 Plan national – cabotage (2002- 2012)

Source :

- Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren vzw, 22-02-2013

Tableau d'évolution de la flotte appartenant à des entrepreneurs non domiciliés en Belgique – Evolution 2002-2012 par nationalité en nombre, port en lourd et puissance

3.1.2 Port d'Anvers

Source :

- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Algemene Directie, Bulletin trimestriel de statistiques : navigation intérieure, Allèges entrées, classées selon les principaux pavillons – 2007-2012

Tableau de comparaison 2007-2012 exprimés en nombre et en capacité (m³)

3.1.3 Gestionnaires des voies navigables

Sources :

- De Scheepvaart NV (a) – NV Waterwegen en Zeekanaal, 2013 (b) et Service Public de Wallonie (c)

- (a) Tableau d'évolution des tonnages transportés par groupe de marchandises et nationalité du bateau – 2004-2012 (en nombre et tonnage transporté) -
- (b) Tableau d'évolution des tonnages transportés par nationalité du bateau – 2004-2012 et ltr2013 (en nombre et tonnage transporté)
- (c) Nombre de bateaux de marchandises et tonnage transporté par nationalité au point 4058 (Ecluse d'Ivoz-ramet) sur la voie 40 Meuse – 1987-2012 (en nombre et tonnage transporté)

3.2. European fleet (see Annex III)

Sources :

- Observation du marché européen de la navigation intérieure "Etat de la flotte intérieure Années 1998- 2011», rapports semestriels 2005-I à 2012-I, CCNR-DG MOVE – (Secrétariat CCNR)

Tableau de l'évolution de la flotte de cargaison sèche par nationalité et catégories de bateaux (à l'exclusion des chalands) – Evolution 1998-2011 en nombre, port en lourd et tonnage moyen

Tableau de l'évolution de la flotte de citerne par nationalité et catégories de bateaux (à l'exclusion des chalands) – Evolution 1998-2011 - Evolution 1998-2011 en nombre, port en lourd et tonnage moyen

3.3. Estimation of new built ships

Sources :

- Market observation Inland waterways CCNR-DG MOVE – 2012-2 (Secrétariat CCNR)



Tableau du rapport semestriel de l'observation du marché 2012-2 : Annexe Nouvelles constructions
2004-2012

4. Evolution of the financial situation and perspectives for the future

4.1. Evolution of the financial situation

Source :

- Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren vzw, 22-02-2013 – Barometer 2012 in cooperation with accountants
- Ons Recht/Notre droit asbl (b)

4.2. Evolution of freight prices

Source :

- Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren vzw, 22-02-2013
- Ons Recht/Notre droit asbl

Evolution average freight prices in €/tkm for Dry cargo vessels (1998-2013)

4.3. Evolution of costs

Source :

- FPS Economy, SMEs, Self-employed and Energy

(a) Evolution of fuel prices (1998-2013)

(b) Evolution of consumption price index CPI 2004 (1998-2013)

4.4. Prognosis

Sources :

- European Economic Forecast Spring 2013 – European Economy 2/2013, European Commission
- Analyse et évaluation des tendances structurelles du marché (Observation du marché 2013 – annexe I, p. 112), Secrétariat CCNR, 1er octobre 2013.



Bijlage I - Geladen en geloste goederen op Belgische waterwegen 1998-2012

Loaded and unloaded goods on inland waterways in Belgium																	
January - december 1998-2012																	
January - december 1998-2012																	
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	%12/11	%12/04
Goods Loaded																	
Dry bulk	32.712.242	33.319.341	37.678.331	37.691.786	37.435.543	38.767.787	42.292.041	40.899.702	42.782.285	43.760.900	43.836.852	34.433.822	39.067.539	41.720.665	40.584.940	-2,72%	-4,04%
Liquid bulk	20.601.349	20.352.209	23.079.021	22.887.829	24.532.838	24.609.269	25.760.349	25.762.627	26.489.317	26.296.272	28.330.432	26.263.383	29.794.593	29.109.109	31.164.893	7,06%	20,98%
Others	6.759.979	6.935.674	7.686.033	8.035.003	8.323.383	8.544.404	9.517.150	10.316.591	10.953.758	12.697.893	13.055.068	11.335.102	11.874.472	12.368.412	12.055.056	-2,53%	26,67%
Total	60.073.570	60.607.224	68.343.385	68.614.618	70.291.764	71.821.460	77.569.540	76.978.920	80.225.360	82.757.065	85.222.352	72.032.307	80.736.604	83.198.186	83.804.889	0,73%	8,04%
Goods unloaded																	
Dry bulk	45.876.013	49.049.868	55.009.873	54.586.910	54.352.835	55.364.159	56.329.321	56.216.686	56.072.004	56.576.734	59.527.158	46.839.453	53.087.603	57.532.813	53.051.356	-7,79%	-9,05%
Liquid bulk	21.376.978	21.847.183	22.847.140	23.241.675	23.651.569	24.586.007	25.972.988	27.595.082	27.320.878	28.053.033	27.746.714	27.828.395	29.487.174	30.820.602	29.947.162	-2,83%	15,30%
Others	6.988.925	7.623.215	9.159.713	9.928.116	11.350.433	12.172.197	14.167.934	15.775.156	15.962.658	17.139.652	17.207.975	15.312.396	17.762.962	17.253.192	17.161.080	-0,53%	21,13%
Total	74.241.916	78.520.066	87.016.726	87.756.701	89.354.837	92.122.363	96.470.243	101.586.924	99.255.540	101.769.419	104.581.847	89.980.244	100.337.739	105.606.607	100.159.598	-5,16%	1,72%

Source : ITB - inland waterways managers and Ports



Bijlage II - Belgische Droge lading en Tankvloot - capaciteit < or > 2.000 t (2004-2012)

DRY CARGO FLEET	others	propelled vessels	Push Barrels	TOTAL NUMBER	DRY CARGO FLEET	others	propelled vessels	Push Barrels	TOTAL CAPACITY	DRY CARGO FLEET	others	propelled vessels	Push Barrels	TOTAL CAPACITY	Difference	Difference
31-12-2012					31-12-2012											
< 2.000 t	1	609	109	719	< 2.000 t	232	532865	72495	605592	< 2.000 t	232	532865	72495	605592		
> 2.000 t	1	161	119	281	> 2.000 t	3564	495931	371777	871272	> 2.000 t	3564	495931	371777	871272		
totalen	2	770	228	1000	totalen	3796	1028796	444272	1476864	totalen	3796	1028796	444272	1476864		
31-12-2011					31-12-2011					31-12-2011						
< 2.000 t	1	648	110	759	< 2.000 t	232	560271	75943	636446	< 2.000 t	232	560271	75943	636446		
> 2.000 t	1	158	120	279	> 2.000 t	3565	487111	376636	867312	> 2.000 t	3565	487111	376636	867312		
totalen	2	806	230	1038	totalen	3797	1047382	452579	1503758	totalen	3797	1047382	452579	1503758		
31-12-2010					31-12-2010					31-12-2010						
< 2.000 t	1	691	114	806	< 2.000 t	232	592160	82332	674724	< 2.000 t	232	592160	82332	674724		
> 2.000 t	1	157	119	277	> 2.000 t	3564	484612	370738	859914	> 2.000 t	3564	484612	370738	859914		
totalen	2	848	233	1083	totalen	3796	1076772	453070	1533638	totalen	3796	1076772	453070	1533638		
31-12-2009					31-12-2009					31-12-2009						
< 2.000 t	1	738	117	856	< 2.000 t	232	628131	85233	713596	< 2.000 t	232	628131	85233	713596		
> 2.000 t	2	145	116	263	> 2.000 t	7342	442761	360710	810813	> 2.000 t	7342	442761	360710	810813		
totalen	3	883	233	1119	totalen	7574	1070892	445943	1524409	totalen	7574	1070892	445943	1524409		
31-12-2008					31-12-2008					31-12-2008						
< 2.000 t	1	784	121	906	< 2.000 t	232	662547	85184	751963	< 2.000 t	232	662547	85184	751963		
> 2.000 t	2	136	113	251	> 2.000 t	7342	399513	352005	758860	> 2.000 t	7342	399513	352005	758860		
totalen	3	920	234	1157	totalen	7574	1062060	441189	1510813	totalen	7574	1062060	441189	1510813		
31-12-2007					31-12-2007					31-12-2007						
< 2.000 t	1	838	121	960	< 2.000 t	232	699871	89300	789403	< 2.000 t	232	699871	89300	789403		
> 2.000 t	2	129	117	248	> 2.000 t	7342	358763	360503	726608	> 2.000 t	7342	358763	360503	726608		
totalen	3	967	238	1208	totalen	7574	1058634	449803	1516011	totalen	7574	1058634	449803	1516011		
31-12-2006					31-12-2006					31-12-2006						
< 2.000 t	1	887	116	1004	< 2.000 t	232	718895	87586	806713	< 2.000 t	232	718895	87586	806713		
> 2.000 t	3	122	121	246	> 2.000 t	9574	328064	366852	704490	> 2.000 t	9574	328064	366852	704490		
totalen	4	1009	237	1250	totalen	9806	1046959	454438	1511203	totalen	9806	1046959	454438	1511203		
31-12-2005					31-12-2005					31-12-2005						
< 2.000 t	2	923	118	1043	< 2.000 t	1593	729754	91117	823474	< 2.000 t	1593	729754	91117	823474		
> 2.000 t	3	106	113	222	> 2.000 t	9574	279504	337539	626617	> 2.000 t	9574	279504	337539	626617		
totalen	5	1029	231	1265	totalen	11167	1009258	429656	1450091	totalen	11167	1009258	429656	1450091		
31-12-2004					31-12-2004					31-12-2004						
< 2.000 t	2	963	118	1083	< 2.000 t	1593	753882	90587	846062	< 2.000 t	1593	753882	90587	846062		
> 2.000 t	3	103	115	221	> 2.000 t	9564	267974	339854	617392	> 2.000 t	9564	267974	339854	617392		
totalen	5	1066	233	1304	totalen	11157	1021856	430441	1463454	totalen	11157	1021856	430441	1463454		
2012 vs 2004					2012 vs 2004					2012 vs 2004						
< 2.000 t	-1	-354	-9	-364	< 2.000 t	-1361	-221017	-18092	-240470	< 2.000 t	-1361	-221017	-18092	-240470	-28%	
> 2.000 t	-2	58	4	60	> 2.000 t	-6000	227957	31923	253880	> 2.000 t	-6000	227957	31923	253880	41%	
totalen	-3	-296	-5	-304	totalen	-7361	6940	13831	13410	totalen	-7361	6940	13831	13410	1%	

Source : ITB - FPS Mobility and Transport



Bijlage III – Vлагааndeel in de Europese vloot 1998-2011
(Droge ladingvloot en tankvloot in aantal en capaciteit)

Number	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
D	2346	2239	2010	1942	1895	1849	1964	1852	1803	1740	1794	1834	1698	1705
B	1411	1325	1304	1288	1268	1299	1336	1260	1272	1421	1067	1115	1102	1036
F	1797	1752	1737	1754	1761	1753	1421	1378	1316	1292	1289	1253	1240	1243
NL	4387	4227	4155	4081	4012	3994	3973	3789	3828	3883	3543	3807	4555	5128
Others	19	42	46	40	36	34	93	93	2099	2276	2048	2055	2071	2587
TOTAL	9960	9585	9252	9105	8972	8929	8787	8372	10318	10612	9741	10064	10666	11699
Capacity	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
D	2264445	2199881	2090265	2081509	2060680	1994859	2076889	1979412	1944042	1949908	2063655	2150312	2035164	1994116
B	1345533	1317729	1331474	1363588	1380786	1404104	1478314	1438924	1541131	1614229	1471298	1512014	1502987	1499961
F	1135849	1103309	1114191	1127638	1130975	1154782	1000441	1012442	961213	967875	1015438	1005202	1028815	1056407
NL	4686730	4602754	4570887	4550913	4620403	4808320	4900587	4583707	4684886	4926332	4944654	5618127	5729642	7061174
Others	33335	57854	65515	53735	49940	47539	141416	388652	2091248	2566249	2301165	2312228	2207324	1071324
TOTAL	9465892	9281527	9172312	9177383	9242784	9409604	9597647	9403137	11222520	12024593	11796210	12597883	12503932	12682982
Average capacity	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
D	965	983	1040	1072	1087	1079	1057	1069	1078	1121	1150	1172	1199	1170
B	954	995	1021	1059	1089	1081	1107	1142	1212	1136	1379	1356	1364	1448
F	632	630	641	643	642	659	704	735	730	749	788	802	830	850
NL	1068	1089	1100	1115	1152	1204	1233	1210	1224	1269	1396	1476	1258	1377
autres	1754	1377	1424	1343	1387	1398	1521	4179	996	1128	1124	1125	1066	414
TOTAL	950	968	991	1008	1030	1054	1092	1123	1088	1133	1211	1252	1172	1084

Source : CCNR Market observation 1998-2012



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Number														
D	374	350	346	346	354	367	381	394	416	422	423	440	447	462
B	218	215	213	213	207	203	206	223	218	223	237	196	216	228
F	137	131	134	134	134	133	136	82	77	77	77	83	83	40
NL	819	796	768	768	753	752	764	789	742	767	785	687	761	986
autres	52	69	74	74	65	59	51	69	120	121	129	183	107	118
TOTAL	1600	1561	1535	1535	1513	1514	1538	1557	1573	1610	1651	1589	1614	1834
Capacity														
D	535691	505378	501395	514979	542405	563432	563432	575899	657765	673082	671587	732359	764217	809451
B	243078	244017	251406	246778	252819	254187	254187	293354	309564	324810	344683	320904	337484	342169
F	143088	140461	142237	150708	150524	157236	157236	106652	107892	114386	105095	119786	114800	53338
NL	854437	829577	801883	794745	797904	847053	847053	898460	882447	944746	1003631	1035520	1221637	1389197
autres	108302	135115	158151	137716	128694	116952	116952	139432	215422	221971	238958	280233	210070	243512
TOTAL	1884656	1854548	1855072	1844926	1872346	1938860	1938860	2013797	2173090	2278995	2363954	2488802	2648208	2837667
Average capacity														
D	1432	1444	1449	1449	1455	1478	1479	1462	1581	1595	1588	1664	1710	1752
B	1115	1135	1180	1180	1192	1245	1234	1315	1420	1457	1454	1637	1562	1501
F	1044	1072	1061	1125	1125	1132	1156	1301	1401	1486	1365	1443	1383	1333
NL	1043	1042	1044	1055	1061	1109	1109	1139	1189	1232	1279	1507	1605	1409
autres	2083	1958	2137	2119	2181	2293	2293	2021	1795	1834	1852	1531	1963	2064
TOTAL	1178	1188	1209	1219	1237	1261	1261	1293	1381	1416	1432	1566	1641	1547

Source : CCNR Market observation 1998-2012