

GRANEN, ZADEN EN VEEVOEDERS

Marktonderzoek

PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN
ANTWERPEN OKTOBER 2000

INHOUDSOPGAVE

1. DOELSTELLING VAN HET ONDERZOEK	4
1.1. DOELSTELLINGEN	4
2. VERVOERDE TONNAGE OVER HET BELGISCH GRONDGEBIED	4
2.1. ALGEMEEN	4
2.2. BINNENVAART	5
2.3. SPOORWEG	5
2.4. BAANVERVOER	5
3. VERVOERDE TONNAGE OVER HET VLAAMS GRONDGEBIED	7
3.1. ALGEMEEN	7
3.2. VLAAMSE BINNENWATEREN	7
3.2.1. Dienst voor de scheepvaart Albert- en Kempische kanalen	7
3.2.2. N v Zeekanaal	8
3.2.3. AWZ Leie en Bovenschelde	8
3.2.4. Totaal Vlaamse waterwegen	9
4. HAVENS	10
4.1. ANTWERPEN	10
4.2. GENT	10
4.3. OOSTENDE EN ZEEBRUGGE	10
4.4. TOTAAL HAVENS	11
5. POTENTIEEL GZV VOOR DE BINNENVAART	12
5.1. NIEUWE KAAIMUREN	12
5.2. OVERZICHT POTENTIEEL	12
5.3. BESTAANDE GOEDERENSTROMEN	12
6. MARKTONDERZOEK VOOR VERVOER GRANEN, ZADEN EN VEEVOEDERS (GZV)	13
6.1. MARKTSPELERS	13
6.2. OORSPRONG VAN DE GOEDEREN	13
6.2.1. Havens	13
6.2.2. Frankrijk	14
6.2.3. Duitsland	14
6.2.4. Andere	14
6.3. TONNAGES	14
6.4. LOGISTIEK	15
6.4.1. Situering van de ontvangstinstallatie, fabriek	15
6.4.2. Verkoop- aankoop termen van GZV	16
6.4.3. Vervoersprijzen	17
6.4.4. Uitvoering logistiek	19
6.4.5. Bivas, JIT en tracking & tracing	20
6.4.6. Good Manufacturing Practices (GMP)	21
6.4.7. Los- en laadplaats infra- en superstructuur	22

6.5. VOORDELEN EN KNELPUNTEN VAN VERVOER PER BINNENVAART ZOALS GENOTEERD TIJDENS DE INTERVIEWS MET DE MARKTSPELERS	23
6.5.1. Voordelen	23
6.5.2. Knelpunten	23
6.6. VOORSTELLEN OM DE VOORDELEN VAN VERVOER PER BINNENVAART TE BESTENDIGEN EN DE KNELPUNTEN OP TE LOSSEN.	24
6.6.1. Vlaamse overheid	24
6.6.2. Havens	24
6.6.3. Vervoerder	24
6.6.4. Bevrachters coöperatieven	24
6.6.5. Promotie Binnenvaart Vlaanderen	24
6.7. VOORSTELLEN GESELECTEERD UIT BOVENVERMELDE RUBRIEK 6.6. SPECIFIEK VOOR HET VERVOER VAN GZV.	25
6.7.1. Vlaamse overheid	25
6.7.2. Vervoerder	25
6.7.3. Bevrachters coöperatieven	25
6.7.4. Promotie Binnenvaart Vlaanderen	25

FIGUUR 1: BAANVERVOER GZV GEMIDDELDE AFSTAND	6
FIGUUR 2: GZV VERVOER ALBERT- EN KEMPISCHE KANALEN	7
FIGUUR 3: GZV VERVOER ZEEKANAAL	8
FIGUUR 4: GZV VERVOER OVER DE LEIE EN BOVENSCHELDE	8
FIGUUR 5: GZV VERVOER VLAAMSE WATERWEGEN	9
FIGUUR 6: GZV OVERSLAG IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN	10
FIGUUR 7: GZV BEHANDELING IN GENT	10
FIGUUR 8: GZV BEHANDELING IN DE VLAAMSE HAVENS	11
FIGUUR 9: NIEUWE KAAIMUREN VOOR BEHANDELING GZV	12
FIGUUR 10: POTENTIEEL GZV VOOR DE BINNENVAART	12
FIGUUR 11: GRAFIEK MARKTSPELERS	13
FIGUUR 12: GRAFIEK WATERGEBONDEN GEBRUIK	15
FIGUUR 13: GRAFIEK VRACHTENNIVEAU	17
FIGUUR 14: VAARTRECHTEN	18
FIGUUR 15: HAVENRECHTEN	18
FIGUUR 16: UITVOERING LOGISTIEK	19
FIGUUR 17: BIVAS	20
FIGUUR 18: JIT	20

1. Doelstelling van het onderzoek.

1.1. Doelstellingen

- onderzoeken welke hoeveelheden Granen, Zaden en Veevoerders in bulk (GZV), op dit ogenblik, vervoerd worden in Vlaanderen en met welke modi, binnenvaart, spoorweg of baan.
- onderzoek naar knelpunten, die beletten dat meer goederen vervoerd worden met de binnenvaart of met SSS.
- voorstellen formuleren om de knelpunten weg te werken.

2. Vervoerde tonnage over het Belgisch grondgebied

2.1. Algemeen

Voor het onderzoek naar het gebruik van de binnenvaart voor het transport van GZV werden de beschikbare statistische gegevens voor 1996 en 1997 onderzocht. Als basis werden de rubrieken gekozen van de nomenclatuur van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) waar de categorieën van de soorten van vervoerde goederen worden gespecificeerd. Er werd gekozen voor de rubrieken;

- 01 granen
 - 11 tarwe
 - 12 gerst
 - 13 rogge
 - 14 haver
 - 15 maïs
 - 16 rijst
 - 19 overige granen
- 17 veevoerders
 - 172 perskoeken
 - 179 zemelen en overige veevoerders
- 18 oliezaden, oliën en vetten
 - 181 oliezaden

Niet in alle statistische gegevens worden bovenvermelde rubrieken in detail weergegeven, wij moeten ons dan ook soms beperken tot hoofdgroepen, waar dan mogelijk andere niet relevante goederen in vermeld zijn. Het totaalbeeld van het vervoer van GZV zal daar niet merkkelijk door verstoord worden, de beperkingen zijn nu eenmaal de beschikbaarheid van statistische gegevens. De havens en de waterwegbeheerders hebben meer recente gegevens.

2.2. Binnenvaart

Vervoerde tonnage over het Belgisch grondgebied (zie bijlage 1 en 2)

De totale tonnage van GZV vervoerd over Belgisch grondgebied is genomen uit de statistieken van het NIS. Daar wordt het vervoer van de goederen opgedeeld in;

- binnenlands vervoer
- aanvoer uit het buitenland
- afvoer uit het buitenland
- doorvoer zonder overlading

De belangrijkste stroom betreft aanvoer uit het buitenland.

In 1996 werden 6.522.000 mt GZV vervoerd en in 1997 was dit 5.789.000 mt dit is een vermindering van 12.6 % of 733.000 mt.

De belangrijkste stromen bestaan uit tarwe, gerst, zemelen en veevoeders aangevoerd uit het buitenland alsook maïs als afvoer naar het buitenland.

2.3. Spoorweg

De cijfers zijn ter beschikking gesteld door de NMBS, daar is de onderverdeling

- binnenlands vervoer
- doorvoer
- uitvoer
- invoer

De belangrijkste rubrieken zijn maïs, tarwe, gerst en oliezaden, hier werd een verhoging van de vervoerde tonnage opgetekend, 1.339.000 mt in 1997 tegenover 1.115.000 mt in 1996 of een verhoging van 20 % of 224.000 mt

2.4. Baanvervoer

De gegevens zijn vervat in de statistieken van de NIS, zij geven slechts een totaalbeeld per hoofdgroep, er is geen onderverdeling en de rubrieken zijn;

- binnenlands vervoer
- internationaal vervoer

De vervoerde tonnage is vrijwel constant tijdens de periode 1996 vergeleken met 1997, een tonnage van 18.631.000 mt enerzijds en 18.567.000 mt anderzijds.

De belangrijkste rubriek betreft hier veevoeders binnenlands vervoer.

De rubriek granen wordt samen vermeld met rubriek landbouwproducten en levende dieren, de rubriek veevoeders wordt samen vermeld met voedingsproducten en veevoeders. Voor de productie van veevoeders worden eveneens granen gebruikt, die in de rubriek granen vermeld zijn en niet onder veevoeders. Voor deze gezamenlijke rubrieken die een hoge tonnage vermelden zijn wel de afstanden gekend. Het geeft een indicatie in % over welke gemiddelde afstanden de producten worden vervoerd.

1997

FIGUUR 1: BAANVERVOER GZV GEMIDDELDE AFSTAND

in km	0-24	25-49	50-99	100-199	200-299	plus 300
landbouwproduct						
levende dieren						
binnenlands	27%	21%	22%	19%	6%	3%
internationaal	1%	3%	8%	20%	21%	47%
totaal	21%	17%	19%	20%	10%	14%
voedingsproduct						
en veevoerders						
binnenlands	20%	18%	25%	22%	8%	7%
internationaal	1%	1%	6%	22%	18%	52%
totaal	16%	15%	21%	22%	10%	15%
Groot totaal	18%	16%	20%	21%	10%	15%

bron: NIS statistieken

Over een afstand van meer dan 100 km kunnen we stellen dat 46 % van 18,5 miljoen mt (rubriek 01 en 18 bijlage 1 & 2) of 8,5 miljoen mt vervoerd worden per vrachtwagen voor zowel nationaal als internationaal vervoer.

Over een afstand van meer dan 50 km kunnen we stellen dat 66 % van 18,5 miljoen mt (rubriek 01 en 18) of 12,2 miljoen mt vervoerd worden per vrachtwagen voor zowel nationaal als internationaal vervoer.

Dit is een belangrijk volume dat als " capture market " kan beschouwd worden voor de binnenvaart, afhankelijk van de plaats van oorsprong of bestemming en het oplossen van knelpunten die de modal shift naar de binnenvaart belemmeren.

3. Vervoerde tonnage over het Vlaams grondgebied.

3.1. Algemeen

Voor de analyse van de goederenstroom GZV op de Vlaamse waterwegen, zijn andere bronnen dan het NIS beschikbaar voor statistische gegevens.

De Vlaamse havens alsook de waterwegbeheerders stellen hun cijfers ter beschikking, voor de goede orde melden wij de gegevens van 1997, 1998 en 1999.

3.2. Vlaamse binnenwateren

3.2.1. Dienst voor de scheepvaart Albert- en Kempische kanalen

FIGUUR 2: GZV VERVOER ALBERT- EN KEMPISCHE KANALEN

1999 in mt	Landbouwproducten	Voedingswaren en veevoeders	Totaal
Albertkanaal	948.906*	442.698*	
Kanaal van Briegden	110.593*	4.563*	
Zuid Willemsvaart	82.945*	8.596*	
Kanaal van Bocholt	62.995*	4.353*	
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	56.242*	2.809*	
Kanaal van Dessel Dessel Turnhout	9.451*		
Turnhout Schoten	10.238*		
Totaal 1999	950.420	442.698	1.393.118
verhoging	+23%	-2%	+19%
Totaal 1998	722.865	451.608	1.174.473
verhoging	+22%	-11%	+6.5%
Totaal 1997	594.011	507.747	1.101.758

bron: jaarrapporten Dienst voor de Scheepvaart

* tonnage wordt vervoerd op meerdere kanalen

Zoals blijkt uit de cijfers is het volume van het vervoer van GZV toegenomen in 1999 met 19% vergeleken met 1998, waarvan de belangrijkste rubriek landbouwproducten is, met een verhoging van 23 %, daarentegen is er een verlaging van 2 % voor de voedingswaren en veevoeders.

De doorvaart vertegenwoordigt 49.769 mt in 1997, 80.902 mt in 1998 en 278.198 mt in 1999 hetgeen een relatief klein volume is, maar het geeft wel een belangrijke groei weer over de periode.

De statistieken van de Dienst voor de Scheepvaart registreren tevens de gemeenten waar de goederen worden gelost of geladen, de belangrijkste gemeente is Merksem, waar een concentratie is van veevoeder- en graanverwerkingsindustrie. In 1999 was dit goed voor 514.559 mt hetgeen 37 % vertegenwoordigt van de totale GZV trafiek op het Albert- en de Kempische kanalen.

3.2.2. N v Zeekanaal

Het overzicht van cijfers van Nv Zeekanaal geeft een opsplitsing per goederensoort in twee categorieën nml. landbouwproducten enerzijds en voedingswaren en veevoeders anderzijds.

FIGUUR 3: GZV VERVOER ZEEKANAAL

in mt	Landbouwproducten	Voedingswaren en veevoeders	Totaal
1999	839.753	321.983	1.161.736
verschil	+40%	+11%	+31%
1998	599.012	289.106	888.118
verschil	+12,5 %	-24 %	-2,7 %
1997	532.102	380.270	912.372

bron: jaarrapport N v Zeekanaal

Na een daling in 1998 ten opzichte van 1997 van 2,7% is er een forse stijging van 31% tussen 1998 en 1999 waar te nemen.

3.2.3. AWZ Leie en Bovenschelde

In de statistieken van AWZ vinden wij de geloste en geladen tonnages in de regio Oost en West Vlaanderen. Ook hier is er een verdeling in twee hoofdrubrieken.

FIGUUR 4: GZV VERVOER OVER DE LEIE EN BOVENSCHELDE

in mt	Landbouwproducten	Voedingswaren en veevoeders	Totaal
ladingen			
1998*	40.000	920.000	960.000
1997	500.000	1.350.000	1.850.000
lossingen			
1998*	1.100.000	1.750.000	2.850.000
1997	1.000.000	1.950.000	2.950.000
totaal			
1998*	1.140.000	2.670.000	3.810.000
1997	1.500.000	3.300.000	4.800.000

bron: jaarrapporten AWZ

nota:

Gegevens over de tij onderhevige waterwegen, evenals over de Schelde-Rijnverbinding (Belgisch gedeelte) en de gemeenschappelijke Maas in Limburg zijn niet opgenomen. De cijfers van 1997 enerzijds en 1998 anderzijds zijn niet vergelijkbaar. De cijfers van 1999 zijn nog niet ter beschikking.

3.2.4. Totaal Vlaamse waterwegen

FIGUUR 5: GZV VERVOER VLAAMSE WATERWEGEN

In mt	1999 Landbouwproducten	1999 Voedingswaren en veevoeders
D v S	950.420	442.698
N v Zeekanaal	321.983	321.983
AWZ*		
totaal		
groot totaal		

In mt	1998 Landbouwproducten	1998 Voedingswaren en veevoeders
D v S	722.865	451.608
N v Zeekanaal	599.012	289.106
AWZ	1.140.000	2.670.000
totaal	2.461.877	3.410.714
groot totaal	5.872.591	

In mt	1997 Landbouwproducten	1997 Voedingswaren en veevoeders
D v S	594.011	507.747
N v Zeekanaal	532.102	380.270
AWZ	1.500.000	3.300.000
totaal	2.626.113	4.188.017
groot totaal	6.814.130	

bron: jaarrapporten AWZ, DvS en NvZ

* data van AWZ nog niet beschikbaar

Bepaalde tonnages GZV worden geladen op een waterweg en gelost op de andere. Door deze tonnages op te tellen kunnen wij een vertekend beeld ontwikkelen van de totale vervoerde tonnage. Het geeft slechts een tendens aan, ook hier zijn de cijfers van AWZ voor 1997 en 1998 niet vergelijkbaar.

4. Havens

Er zijn twee Vlaamse havens nml. Antwerpen en Gent die belangrijk zijn voor het behandelen van GZV voor export zowel als voor import.

4.1. Antwerpen

FIGUUR 6: GZV OVERSLAG IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

in mt	1997	1998	1999
Import	1.042.889	1.291.478	822.057
Export	603.394	822.021	1.184.220
Totaal	1.646.283	2.113.499	2.006.497

bron: AGHA

De binnenvaart is goed voor 85 % van de aan en afvoer van GVZ, voor 1997 is dit 1,4 miljoen mt voor 1998 en voor 1999 is dit 1,8 miljoen mt, er blijft dus een relatief klein volume (200.000 mt/jaar) over dat nog in aanmerking komt voor een modal shift naar de binnenvaart.

De belangrijkste goederensoorten zijn granen, gerst, mout en in mindere mate rijst.

4.2. Gent

FIGUUR 7: GZV BEHANDELING IN GENT

in mt*	1997	1998	1999
Import	4.621.000	3.579.279	3.662.472
Export	661.000	677.501	1.493.364
Totaal	5.282.000	4.256.780	5.155.836

bron: Haven Gent

* vloeibare plantaardige oliën en vetten zijn inbegrepen en worden door de haven niet afzonderlijk medegedeeld.

De belangrijkste goederensoorten zijn maïs, rijst, erwten, flax, soja en tapioca pellets hoofdzakelijk basisproducten voor de veevoeder fabricatie.

In Gent werd in 1999 1,8 miljoen ton met de binnenvaart aan of afgevoerd, hier rest nog een belangrijk potentieel (3.555.000 mt/jaar) voor de binnenvaart.

4.3. Oostende en Zeebrugge

Het behandelde volume voor 1999 in Zeebrugge is gering 97.000 mt. In Oostende werd geen overslag geregistreerd.

4.4. Totaal havens

FIGUUR 8: GZV BEHANDELING IN DE VLAAMSE HAVENS

in mt	1997	1998	1999
Antwerpen	1.646.283	2.113.499	2.006.497
Gent	5.282.000	4.256.780	5.155.836
Totaal	6.928.283	6.370.279	7.162.333

bron: Agha en Haven Gent

Bovenvermelde detail geeft een overzicht van de statistische gegevens verkregen van de havens, de waterwegen en NIS.

Wij kunnen stellen dat de havens een belangrijke oorsprong of bestemming zijn van GZV.

5. Potentieel GZV voor de binnenvaart

5.1. Nieuwe kaaimuren

De financiering van het Vlaams gewest voor het bouwen van kaaimuren heeft ook weerklank gevonden in de sector GZV. Meerdere verwerkingsbedrijven hebben een kaaimuur aangevraagd voor het behandelen van GZV, sommige als uitbreiding van hun bestaande installatie, andere investeren in een totaal nieuwe losinstallatie.

FIGUUR 9: NIEUWE KAAIMUREN VOOR BEHANDELING GZV

ligging	goederen	jaarlijkse tonnage in mt/jaar	
Leuven Dijle	ctn mout	50.000	uitbreiding
Boven Schelde	zaden bulk	28.000	nieuw
Gent Oostende	veevoeders bulk	109.000	uitbreiding
Boven Schelde	granen zaden bulk	20.000	nieuw
Kanaal Bosuit-Kortrijk	veevoeder	100.000	vernieuwing
Totaal		307.000	

bron: AWZ, N v Zeekanaal

5.2. Overzicht potentieel

Het potentieel voor de binnenvaart bestaat uit de goederen die nu over de weg worden vervoerd.

FIGUUR 10: POTENTIEEL GZV VOOR DE BINNENVAART

in mt	1997
Potentieel	
afstand meer dan 100 km over de weg	8.500.000
afstand meer dan 50 km over de weg	12.200.000
Reeds onderkende goederenstromen	
uit de havens	
Antwerpen	200.000
Gent	3.350.000
potentieel nieuwe kaaimuren	307.000

5.3. Bestaande goederenstromen

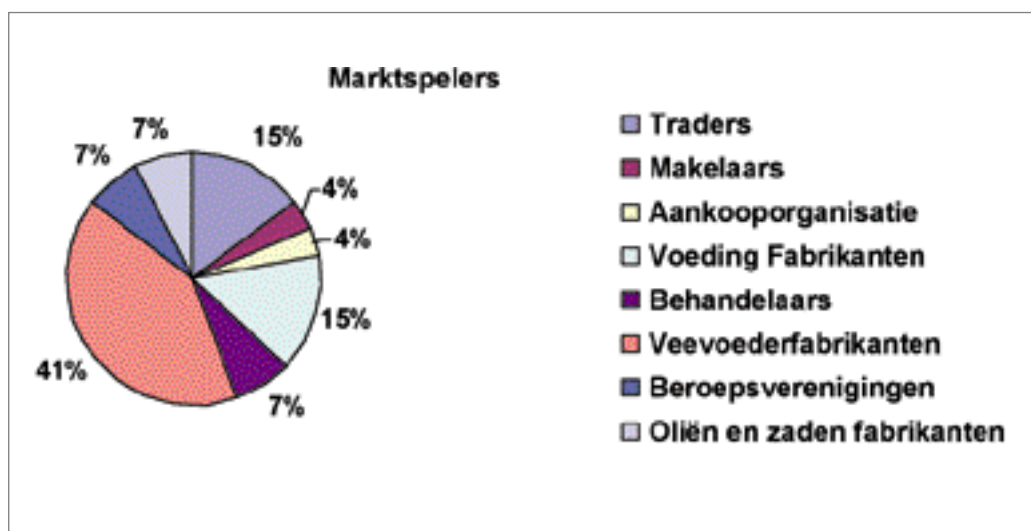
Uit de vergelijking van de statistische gegevens kunnen wij meerdere goederenstromen onderkennen die ieder hun specifieke modi van vervoer gebruiken. In bijlage 3 worden de goederenstromen in kaart gebracht. Deze goederenstromen zijn zeer complex.

6. Marktonderzoek voor vervoer Granen, Zaden en Veevoerders (GZV)

6.1. Marktspelers

Voor het verkrijgen van de informatie voor het marktonderzoek werden 27 marktspelers benaderd en ondervraagd, het rapport analyseert verder de antwoorden per rubriek. Vier traders, een makelaar, een aankooporganisatie, vier voedingfabrikanten, twee behandelaars in de havens, elf veevoederfabrikanten, twee beroepsverenigingen en twee oliën- en zadenfabrikanten namen deel aan het onderzoek.

FIGUUR 11: GRAFIEK MARKTSPELERS



6.2. Oorsprong van de goederen

6.2.1. Havens

De Vlaamse havens, Antwerpen en Gent zijn een belangrijk knooppunt voor de import van GZV uit overzeese gebieden. Vanuit de havens worden de goederen vervolgens overgeslagen voor verder transport naar binnen en buitenland, transport dat uitgevoerd wordt per schip, camion of trein.

Er bestaat een groot verschil tussen de afvoer van GZV vanuit de haven van Gent en deze vanuit de haven van Antwerpen.

Daar waar vanuit de haven van Antwerpen de afvoer van GZV voor 85 % van de te vervoeren tonnage gebeurt via de binnenwateren, wordt er slechts 42 % vervoerd via de binnenwateren vanuit de haven van Gent. (basis 1998)

Dit is gedeeltelijk te verklaren door de locatie van de belangrijkste veevoederfabrikanten in Oost en West Vlaanderen: deze zijn op een relatief korte afstand gelegen van de haven van Gent. De aan- en afvoer van de grondstoffen voor fabricage en afgewerkte producten gebeurt hoofdzakelijk met het baanvervoer.

Veevoedergrondstoffen van overzeese origine worden hoofdzakelijk aangevoerd via de haven van Gent, tevens wordt per binnenschip rechtstreeks aangevoerd naar de cliënt vanuit de haven van Rotterdam en Amsterdam.

6.2.2. Frankrijk

Zowel voor de veevoeder- als voor de voedingfabrikanten is Frankrijk een belangrijke producent van granen en dit vanuit meerdere regio's;

- Noord Frankrijk
- Streek rond Parijs
- Oostelijke streek van Frankrijk met belangrijkste toevoer via de Moezel

6.2.3. Duitsland

Zuid en Oost Duitsland met als belangrijkste aanvoerkanalen de Rijn

6.2.4. Andere

Vanuit Wallonië worden eveneens grondstoffen aangevoerd

6.3. Tonnages

De tonnages die genoteerd zijn bij de marktspelers, zijn tonnages die aan- en afgevoerd werden in de periode 99, deze cijfers kunnen niet vergeleken worden met de meest recente statistische cijfers van het NIS of andere officiële bronnen, die dateren van 1997.

De goederenstroom van de voedingfabrieken die onderdeel uitmaken van dit rapport vertegenwoordigt 1.250.000 mt waarvan reeds 850.000 mt per binnenvaart wordt vervoerd of 68 % van het totaal.

Voor de veevoederfabrikanten, die onderdeel uitmaken van dit rapport, bedraagt de totaal vervoerde tonnage 9.702.000 mt waarvan slechts 2.150.000 mt of 22 % met de binnenvaart vervoerd wordt.

Volgens Bemefa, de veevoederfabrikanten sector organisatie, wordt er in België 6.000.000 mt veevoerders geproduceerd per jaar. Dit vertegenwoordigt een totaal te vervoeren tonnage van 12.000.000 mt (aanvoer van grondstoffen en afvoer van afgewerkte producten).

Volgens de statistieken 1997 van NIS betreffende vervoer van GZV is de veevoedersector met zijn 13.889.000 mt op jaarbasis belangrijker dan de granensector met 8.446.000 mt. Sommige granen worden ook gebruikt als grondstof voor veevoerders. Het potentieel van GZV voor de binnenvaart is derhalve belangrijker in de veevoedersector dan voor de zuivere graansector.

Dit blijkt ook uit de opsplitsing per modi waarvoor de granensector reeds 43 % vervoerd wordt met de binnenvaart tegen 12 % voor de veevoedersector.

Voor de spoorweg is dit 8% voor de granen en een te verwaarlozen tonnage (0,3 %) voor de veevoerders.

6.4. Logistiek

6.4.1. Situering van de ontvangstinstallatie, fabriek

VOEDINGFABRIKANTEN

De 4 bezochte voedingfabrieken zijn alle watergebonden en ontvangen ook effectief een gedeelte van hun goederen via de binnenwateren. Ook de afgewerkte producten zoals bloem en mout worden reeds gedeeltelijk afgevoerd via de binnenwateren, hetzij naar de havens hetzij naar de verwerkingsindustrie.

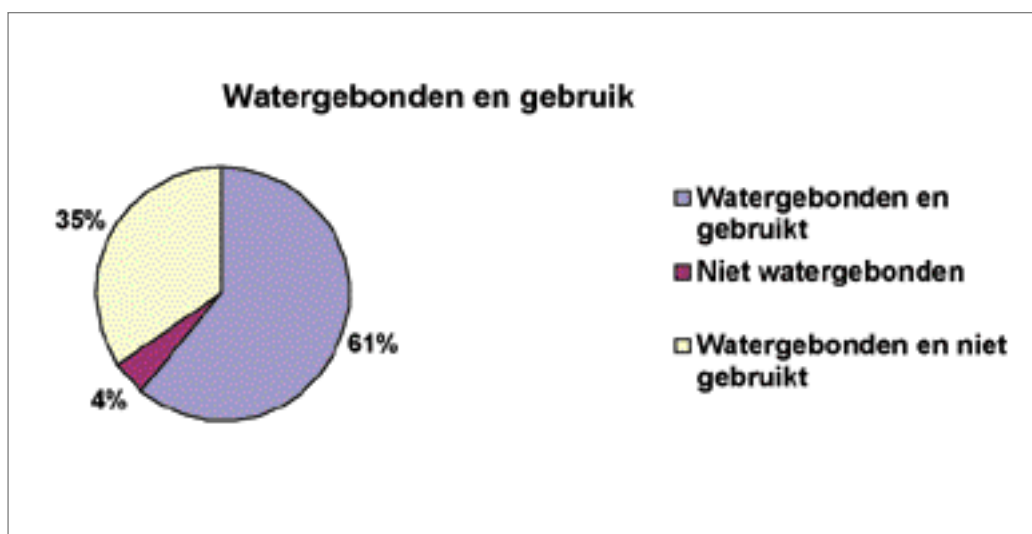
Een bedrijf vraagt een uitbreiding van kaaimuur aan met een potentieel van 50.000 mt/jaar, het betreft afvoer van goederen in ctn dat met de binnenvaart zal gebeuren. Een bedrijf gebruikt binnenvaartschepen als opslagruimte.

VEEVOEDERFABRIKANTEN

De 11 bezochte bedrijven baten een totaal van 23 fabrieken uit waarvan 22 watergebonden zijn met los- en laadkades, 14 los- en laadkades worden regelmatig gebruikt, 8 worden niet of nauwelijks gebruikt.

Een bedrijf plant haar bestaande kade aan te passen om op grotere schaal aanvoer van grondstoffen te verrichten via de binnenwateren. (potentieel 100.000 mt/jaar)
Twee bedrijven vragen een nieuwe kaaimuur aan. (potentieel 209.000 mt/jaar).

FIGUUR 12: GRAFIEK WATERGEBONDEN GEBRUIK



OLIËN EN ZADEN

Twee olieslagerijen vragen een nieuwe kaaimuur aan voor aanvoer van hun grondstoffen, potentieel 48.000 mt /jaar, voor een bedrijf gebeurt de afvoer van de goederen (plantaardige olie) reeds per binnenschip.

6.4.2. Verkoop- aankoop termen van GZV

Afhankelijk van de verkoopvoorwaarden wordt de wijze van vervoer voor de goederen bepaald door de koper of de verkoper.

FRANCO GELEVERD / CIF

Uit het onderzoek blijkt dat het merendeel van de goederen "franco geleverd" (eventueel CIF indien vervoerd met binnenvaart) worden verkocht, de verkoper sluit voor eigen rekening een vervoersovereenkomst af met een binnenvaartvervoerder.

In beide gevallen beslist de verkoper, al dan niet in samenspraak met de koper, hoe de goederen zullen vervoerd worden, de koper heeft de neiging om de door de verkoper geprefereerde vervoersmodi te aanvaarden.

Er wordt een verkoopprijs afgesproken inclusief het transport, dit is wel de eenvoudigste manier van verkopen maar niet noodzakelijk de meest economische manier voor de koper, hij kan geen onderscheid maken tussen prijs van de goederen en de vervoerskost en kan als dusdanig moeilijk of niet de kosten van de verschillende vervoersmodi vergelijken.

AF FABRIEK / FOB

Indien er "af fabriek" (eventueel FOB indien vervoerd met binnenvaart) wordt gekocht is het aan de koper om het vervoer op de meest economische en efficiënte manier uit te voeren afhankelijk van de losmogelijkheden in zijn bedrijf. Hij kan perfect onderscheid maken tussen de kosten van het product en de vervoerskost.

ALGEMEEN

Bij de verkoop van GZV vanuit de regio N Frankrijk wordt regelmatig een referentieplaats voor het laden- en lossen aangeduid voor het vaststellen van de vervoerprijs. Indien de uiteindelijke plaats voor laad - of lossen afwijkt van de afgesproken plaats wordt de vervoerprijs aangepast min of plus afhankelijk van de finale totale afstand van het vervoerstraject.

Men gebruikt hiervoor een pariteiten lijst die de vervoerprijsverschillen tussen de verschillende laad- losplaatsen weergeeft.

Voor het vervoer per vrachtwagen is deze pariteitenlijst zeer accuraat, voor de binnenvaart zijn de vrachtverschillen niet aangepast sinds de vrijmaking van de markt.

6.4.3. Vervoersprijzen

Er werd tevens gevraagd aan de marktspelers of de binnenvaartvrachten werkbaar zijn of niet en of de recente vaartrechten vermindering enige invloed heeft gehad op de beslissing om de binnenvaart als vervoermiddel te gebruiken. Tevens werd er gepeild of een eventuele verdere kostenvermindering van de havenrechten enige invloed zou hebben op de beslissing de binnenvaart te gebruiken of niet. De beroepsverenigingen hadden blijkbaar geen mening of durfden ze niet uiten.

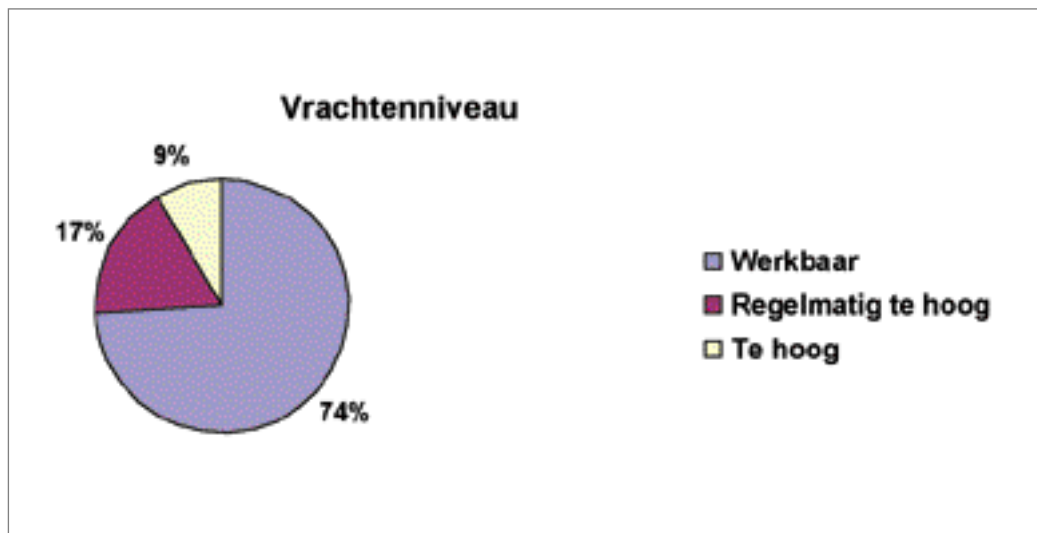
VRACHTEN

Uit de bevraging blijkt dat

- 17 ondernemers van mening zijn dat de huidige binnenvaartvrachten werkbaar zijn
- 4 ondernemers vinden dat de binnenvaartvrachten vanuit N. Frankrijk te hoog zijn
- 2 ondernemers vinden dat de binnenvaartvrachten altijd te hoog zijn.

FIGUUR 13: GRAFIEK VRACHTENNIVEAU

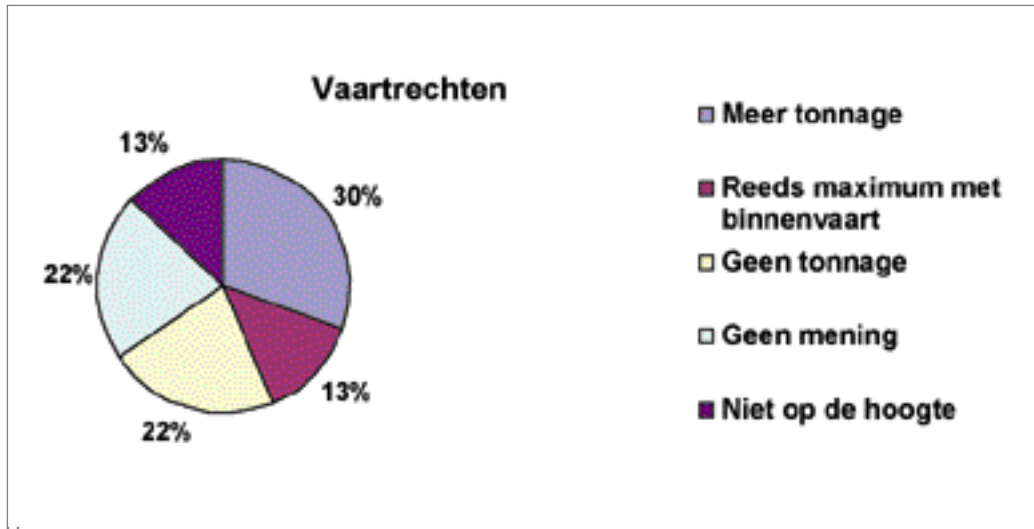
VAARTRECHTEN



De vermindering van de vaartrechten wordt door 7 ondernemers als positief beschouwd en zijn van mening dat er meer tonnage naar de binnenvaart zal komen, 3 ondernemers waren van mening dat er geen extra tonnage naar de binnenvaart zal komen daar zij reeds alle goederen aanvoeren met de binnenvaart, 5 ondernemers zijn van mening dat er geen extra tonnage naar de binnenvaart zal komen.

Daarentegen hebben 5 ondernemers geen uitgesproken mening en waren 3 ondernemers niet op de hoogte dat er een vermindering van de vaartrechten was sinds 1 januari 2000.

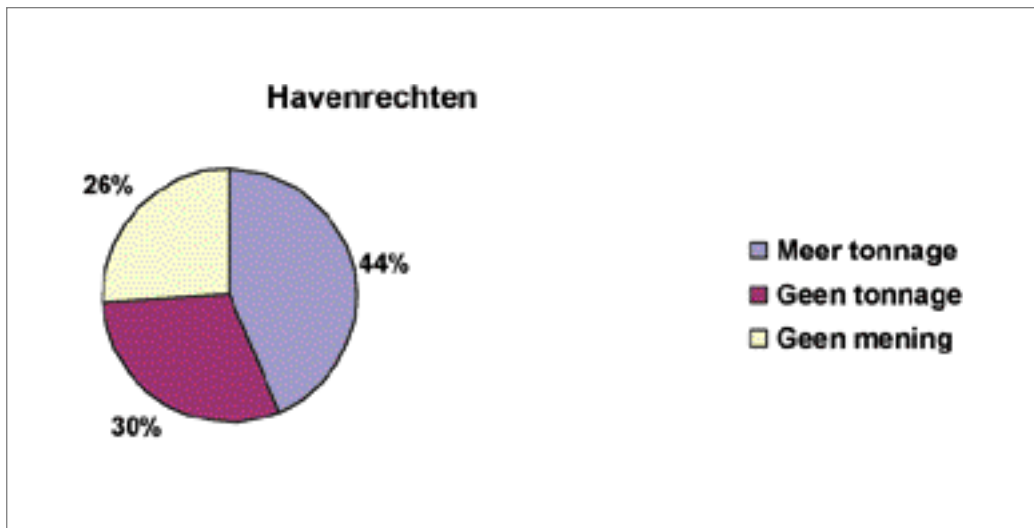
FIGUUR 14: VAARTRECHTEN



HAVENRECHTEN

Een eventuele vermindering van de havenrechten wordt door dezelfde 10 ondernemers ervaren als positief voor de binnenvaart, 7 zijn van mening dat er door de vermindering geen extra tonnage naar de binnenvaart komt en 6 hebben geen uitgesproken mening.

FIGUUR 15: HAVENRECHTEN



ANDERE KOSTEN

Een ondernemer is van oordeel dat de overslagkosten aangerekend voor overslag van/naar een binnenschip te hoog zijn, en daardoor het gebruik van de binnenvaart te duur maakt vergeleken met het vervoer per vrachtwagen.

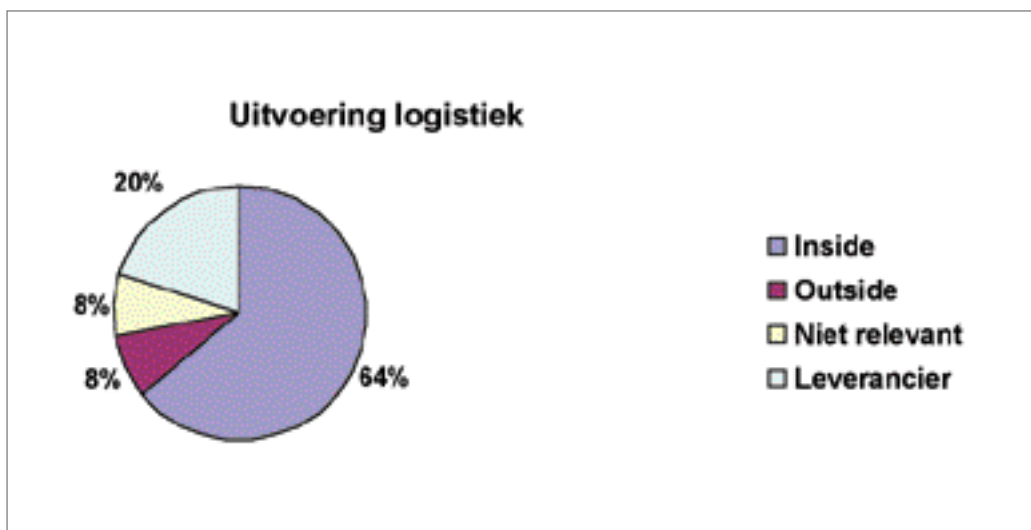
Men kan stellen dat iedere vermindering van kosten voor de schipper zal resulteren in meer tonnages voor de binnenvaart in dezelfde schakering als hierboven vermeld onder vaart- en havenrechten.

PBV zal een inventaris maken van de kosten die de waterwegbeheerders afrekenen aan de schippers zoals oevergelden, nachtvergoeding voor bediening kunstwerken, gebruik kunstwerken buiten de daguren e.d.

6.4.4. Uitvoering logistiek

Van de 25 ondervraagden die kunnen beslissen betreffende het uitvoeren van logistieke taken, zijn er 16 ondernemers die de volledige logistiek in eigen beheer doen, 2 ondernemers outsourcen een gedeelte van hun logistiek, 2 ondernemers vinden de vraag niet relevant en 5 laten de logistiek volledig over aan hun leverancier of cliënt (makelaar, trader en goederenbehandelaars)

FIGUUR 16: UITVOERING LOGISTIEK



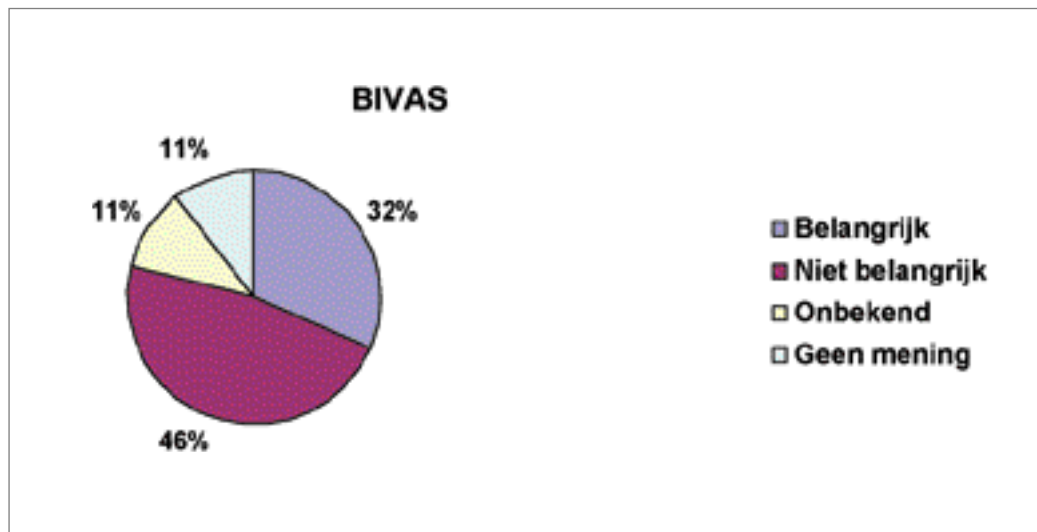
Multimodaal vervoer van GZV is zeer uitzonderlijk, er is slechts een bedrijf bekend onder de ondervraagden dat een combinatie transport uitvoert, zij voeren aan met de binnenvaart en er is een kort natransport per vrachtwagen.

6.4.5. Bivas, JIT en tracking & tracing

BIVAS

Van de ondervraagden vonden er 6 dat Bivas belangrijk was voor de toekomst, 9 vonden Bivas onbelangrijk, dit waren hoofdzakelijk de veevoederfabrikanten die het vervoer lieten uitvoeren door de bevrachters, 2 (veevoederfabrikanten) hadden nog nooit gehoord van het systeem, 2 hadden geen mening.

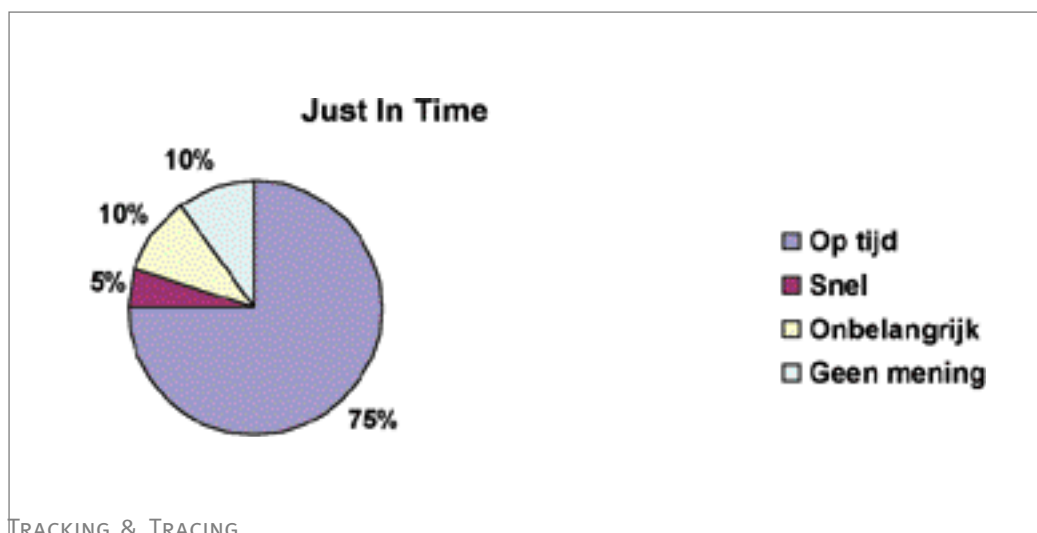
FIGUUR 17: BIVAS



JIT

De grote meerderheid, 15 van de ondervraagden, vindt JIT belangrijk in de betekenis op tijd leveren, zoals contractueel afgesproken. Slechts een beschouwt JIT als snel en 2 vinden het totaal onbelangrijk, 2 hadden geen mening

FIGUUR 18: JIT



TRACKING & TRACING

15 van de ondervraagden vinden tracing & tracking zeer belangrijk, 4 onder hen brengen tracing reeds in verband met Good Manufacturing Practices (GMP) en 5 vinden het systeem onbelangrijk.

6.4.6. Good Manufacturing Practices (GMP)

Tijdens het bezoek aan de Syndicale Kamer voor de import- & exporthandel in granen, zaden en veevoeders (Imexgra) werd erop gewezen dat de Beroepsfederatie van de Veevoeder fabrikanten (Bemefa) een dossier behandelt ivm een Nederlands initiatief vanuit "Het bestuur van het Productschap voor Veevoeders" om een GMP code in te voeren, niet alleen voor de fabricage van veevoeders, maar ook voor het segment vervoer.

Het Productschap Veevoeders is een Nederlands publiek rechterlijk orgaan dat gedragen wordt door zowel de bedrijven als door de ministeries, het is een adviserend orgaan naar de ministeries toe, eenmaal dat zij dergelijk borging (GMP) goedkeuren is het van kracht voor de sector.

Op dit ogenblik werken zij aan een borging voor het vervoer veevoeders en grondstoffen naar een Nederlandse bestemming, met de mogelijkheid dat op korte termijn alle bestemmingen geborgd zullen moeten worden.

De meeste veevoeder producenten in Vlaanderen zijn reeds gecertificeerd (GMP) voor de kwaliteit van de productie van veevoeders, nu komt het segment vervoer aan bod. De borging betreft alle vervoer zowel per vrachtwagen, binnenschip als per trein.

BINNENSCHIP

Er wordt gestreefd naar een borgingssysteem dat nauw aansluit bij de huidige werkwijze, regelingen en procedures, zoals deze reeds internationaal gehanteerd worden.

Voor het vervoer per binnenschip zal geen verplichting gemaakt worden voor een borging per vaartuig maar legt de sector een zelfcontrole op.

Controle van het schip op reinheid en controle gedurende de belading is een toestand die reeds nu voor het vervoer van bepaalde graanproducten wordt toegepast, het betreft een veralgemening maar met een strengere controle.

Enkele aspecten ivm voorwaarden van een "veevoeder reis" voor de binnenvaart.

- voorkennis van de drie voorlaatste reizen
- uitzondering voor "agri only" schepen, deze schepen moeten continu gedurende 6 maanden "agri" gevaren hebben
- opnemen in de transportovereenkomst van een laadcompartimenten inspectie (LCI)
- transportmiddel wordt voor de belading door een GMP erkende organisatie geïnspecteerd
- bewaking van de belading
- documenten ivm vervoer moeten gedurende 7 jaar bewaard worden

De sector binnenvaartvervoer is van bovenvermeld initiatief op de hoogte gesteld via de verschillende bonden, coöperatieven en bevrachters.

Als een nasleep van de recente dioxinecrisis in België zal ook België normen opleggen voor het veilig vervoer van de producten en de mogelijkheid voor de tracing ervan. Het is belangrijk voor de binnenvaartvervoerders om in te spelen op de richtlijnen van GMP en een zelfcontrole toe te passen.

6.4.7. Los- en laadplaats infra- en superstructuur

INFRASTRUCTUUR

KAAIMUREN

De aankooporganisatie beschikt over een kaaimuur die tevens gebruikt wordt voor het laden van zeeschepen voor afvoer van de goederen.

Van de 4 ondervraagde voedingfabrieken beschikken er 3 over een kaaimuur en een fabrikant heeft een aanvraag lopen voor de verlenging van een kaaimuur.

Van de 11 veevoederfabrikanten zijn er 8 die reeds beschikken over kaaimuren die gebruikt worden, twee hebben een kaaimuur die moet aangepast worden aan het behandelen van grotere schepen, een bedrijf heeft reeds meerdere proefzendingen per binnenvaart uitgevoerd en kleine aanpassingen zijn nodig aan de meerfaciliteiten.

De twee oliefabrieken hebben beide een aanvraag lopen voor het bouwen van een nieuwe kaaimuur, een ervan lost reeds regelmatig zaden via een nabijgelegen kade.

Het hergebruik van bestaande en het bouwen van nieuwe kaaimuren moet verder onderzocht worden bij de andere fabrikanten, er is reeds een zekere bewustwording dat binnenvaartvervoer een alternatief is voor het wegvervoer van hun producten.

SUPERSTRUCTUUR

Vier van de ondervraagde fabrikanten vinden het noodzakelijk om hun losinstallaties aan te passen en vinden hun huidige loscapaciteit onvoldoende. Zij wensen te lossen met een capaciteit van 250 mt per uur. Het gebruik van grijperkranen voor de lossing, die gebruikt worden door mobiele overslagbedrijven, zit in de lift.

De expansiewet voorziet in een subsidie voor het milieuvriendelijk aspect voor het installeren van een zuiginstallatie. Er wordt veelvuldig gebruik gemaakt van deze regelgeving en deze moet verder bestendigd worden.

SPOORWEG

11 van de 17 fabrikanten hebben geen spoor aansluiting, een heeft een spoor aansluiting maar wenst niet verder met het spoorwegvervoer te werken.

Voor een bedrijf heeft de spoorweg 50 % gefinancierd voor het installeren van een losput voor goederen aangevoerd met spoorwagens.

6.5. Voordelen en knelpunten van vervoer per binnenvaart zoals genoteerd tijdens de interviews met de marktspelers.

6.5.1. Voordelen

- goedkoper dan andere modi
- eenvoudigere administratie, slechts een document per schip (350-3.000 mt) tegen een per vrachtwagen (25mt)
- eenvoudigere logistiek op het bedrijfsterrein
- praktischer, slechts eenmaal stalen nemen
- uniforme en grotere standvastigheid van kwaliteit van de vervoerde producten
- efficiënt laden en lossen
- in de havens vermindert rechtstreekse overslag de overslagkosten uit zeeschip naar het binnenschip, dit is niet mogelijk bij vrachtwagen en spoorwagon,
- in de haven is laden ex silo voor binnenschip goedkoper dan het laden van een camion of een treinwagon
- gunstige evolutie, schippers zijn meer en meer "service minded"
- minder volk voor behandeling binnenschepen
- eenvoudig lading te traceren

6.5.2. Knelpunten

- gebrek aan flexibiliteit
- te beperkte opslagcapaciteit bij de ontvangers, fabrieken, om een binnenschip te lossen
- wegvervoer is gemakkelijk, snel en goedkoop
- de goederen blijven langer in de havens voor aflevering op transport hetgeen geringere financiering vergt
- havenrechten te hoog
- niet soepele opstelling van private toerbeurssystemen
- vervoerd volume afhankelijk van de waterstand en de maximaal toegestane diepgang (Rijn trafiek)
- aanvoer per schip een te grote hoeveelheid per vervoerseenheid voor kleine klanten
- soms te kleine volumes, afvoer van producten uit de fabriek, voor een lichter te bevrachten
- moeilijk te onderhandelen laad- en lostijden
- mentaliteit van schipper waar toch al een zekere positieve evolutie plaats vindt
- afkeuring schepen die niet voldoen aan de keuringsvereisten
- niet aangepaste en verouderde losinstallatie voor lichten
- te lange transittijd
- niet watergebonden bestemming/oorsprong, ligging van de verwerkingsfabriek
- beperking diepgang
- gebrek aan kennis van de binnenvaart

Er is een tendens ingezet die uiteindelijk zal leiden tot een vermindering van het vervoerde volume van veevoeders met 25% over 5 jaar.

Het potentieel voor een modal shift naar de binnenvaart is nog zeer hoog, zie rubriek pagina 12 tonnage.

6.6. Voorstellen om de voordelen van vervoer per binnenvaart te bestendigen en de knelpunten op te lossen.

De voorstellen zijn gerangschikt per overheid of per groep die de knelpunten kunnen oplossen.

6.6.1. Vlaamse overheid

- verdere aanmoediging van "Publiek Private Samenwerking" (PPS) voor het bouwen van nieuwe kaaimuren .
- op peil houden van de maximale diepgang op rivieren en kanalen
- verhogen gabariet Seine Schelde verbinding
- openstellen kanaal Bossuit voor grotere schepen
- bestendigen van de economische expansiewetgeving
- verruiming van de bedieningsuren van de sluisen
- financiering voor de aanschaf van overslag en opslaginstallaties voor die bedrijven die overschakelen naar het vervoer per binnenvaart
- grotere commerciële ingesteldheid van de waterwegbeheerders

6.6.2. Havens

- afschaffen van havenrechten

6.6.3. Vervoerder

- partnership aangaan met de verkopers of kopers van de goederen
- vervoerder moet een zelfcontrole opleggen om te voldoen aan de kwaliteitscontrole (GMP) voor het vervoer van (vee)voederproducten
- verbetering van rotatie van de schepen komende van N Frankrijk, soms een te krap ruimteaanbod
- marktgerichte vrachtprijzen negotiëren
- laad- en lostijd negotiëren

6.6.4. Bevrachters coöperatieven

- aanpassen van de pariteitenlijst
- doorzichtige vervoerstarieven voorstellen
- marktgerichte vrachtprijzen negotiëren

6.6.5. Promotie Binnenvaart Vlaanderen

- verder sensibiliseren van de sector
 - opstellen van good practice of handboek voor het binnenvaartvervoer
 - mogelijkheden van de binnenvaart voorstellen aan de beroepsverenigingen Bemefa, Imexgra e.d.
- groeperen van overslag op een plaats
- verdere introductie van BIVAS
- overleg met verantwoordelijken private toerbeurtsystemen

6.7. Voorstellen geselecteerd uit bovenvermelde rubriek 6.6. specifiek voor het vervoer van GZV.

De voorstellen zijn gerangschikt per overheid of per groep die de knelpunten kunnen oplossen.

6.7.1. Vlaamse overheid

-financiering voor de aanschaf van overslag en opslaginstallaties voor die bedrijven die overschakelen naar het vervoer per binnenvaart

6.7.2. Vervoerder

-vervoerder moet een zelfcontrole opleggen om te voldoen aan de kwaliteitscontrole (GMP) voor het vervoer van (vee)voederproducten
-verbetering van rotatie van de schepen komende van N Frankrijk, soms een te krap ruimteaanbod

6.7.3. Bevrachters coöperatieven

-aanpassen van de pariteitenlijst

6.7.4. Promotie Binnenvaart Vlaanderen

-verder sensibiliseren van de sector
opstellen van good practice of handboek voor het binnenvaartvervoer
mogelijkheden van de binnenvaart voorstellen aan de beroepsverenigingen Bemefa, Imexgra e.d.
-groeperen van overslag op een plaats
-overleg met verantwoordelijken private toerbeurtsystemen

