



ECONOMISCH & SOCIAAL TIJDSCHRIFT

Abonnering

Verantwoordelijke: L. Verdickt-Lerno

Een abonnement telt zes nummers en kan ingaan op ieder tijdstip van het jaar. Abonnering of bestelling van losse nummers gebeurt door storting of overschrijving van het betreffende bedrag op een der onderstaande rekeningen, met duidelijke vermelding van de reden van betaling.

ASLK: 001-0283295-34

Kredietbank: 409-6521861-13

Prijzen 1988

Abonnement (1 jaar, 6 nummers):

- privé-personen 1.050 fr. (voor 3 jaar: 2.950 fr.)
- ondernemingen 1.250 fr. (voor 3 jaar: 3.500 fr.)
- studenten 650 fr. (voor 3 jaar: 1.800 fr.)
- gunsttarief vanaf 5 ab. op hetzelfde adres 1.050 fr.
- buiten de Benelux 2.200 fr. (voor 3 jaar: 6.000 fr.)

Losse nummers (uitgezonderd themanummers):

- t/m 1981 90 fr.
- 1982-1984 150 fr.
- 1985 250 fr.
- 1986 280 fr.
- 1987 300 fr.

Redactie-adres

Economisch en Sociaal Tijdschrift

Kipdorp 19

2000 Antwerpen

Tel. (03) 232 12 83

ISSN 013-0575

Overname van bijdragen is enkel toegelaten na voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie, én met uitdrukkelijke en volledige bronvermelding.

TOEKOMSTGERICHT ONDERZOEK ROND VERVOER EN HAVEN

Eddy VAN DE VOORDE
Coördinator themanummer

I. DOELSTELLING

In een moderne (geavanceerde) economie bekleedt de transportsector een belangrijke plaats. In België vertegenwoordigt de bedrijfssector 7,9% van het Bruto Nationaal Produkt (aandeel in het BNP tegen marktprijs in 1984). In datzelfde jaar bedroeg de totale binnenlandse werkgelegenheid in de vervoerssector 263.378 eenheden, wat overeenstemt met 7,2% van het algemeen totaal. Daarenboven bestaat tussen de transportsector en de overige sectoren van de economie een belangrijk interactief verband⁽¹⁾. Dit alles verklaart de grote belangstelling van economen voor de transportsector, vooral inzake de al dan niet optimale aanwending der schaarse produktiemiddelen. De transportsector is trouwens één van de sectoren waar zowel macro- als micro-economisch onderzoek aan bod komt.

Het transportgebeuren heeft de jongste jaren ingrijpende wijzigingen ondergaan, een evolutie die zich trouwens verder doorzet. Een belangrijk voorbeeld vormt onder meer de problematiek van regulering en deregulering. Wat zijn de mogelijke gevolgen van deregulering voor het Europees luchtvaartgebeuren? Hoe reageren de Belgische en Nederlandse wegvervoerbedrijven op een eventueel vrijmaken in 1992 van de gemeenschappelijke vervoermarkt? Ziehier enkele vragen waarover tot dusver veel gepraat werd, echter weinig (relevant) onderzoek verricht.

(1) G. BLAUWENS & E. VAN DE VOORDE, *Algemene Transporteconomie*, MIM, Deurne, 1985, p. 5.

In deze context achtte de Kernredactie van het Economisch en Sociaal Tijdschrift het aangewezen een themanummer aan Vervoer en Haven te wijden. Daarmee werd ook aangesloten bij de sterke traditie van de Universitaire Faculteiten Sint-Ignatius (UFSIA) op transportgebied, getuige daarvan een bloeiende oriëntatie Transporteconomie binnen de Faculteit TEW en succesvolle aanvullende programma's (2).

Het voorliggende themanummer omvat tien bijdragen. Alle binnen en buiten UFSIA aangezochte auteurs werden bereid gevonden een belangrijk deel van hun schaarse tijd te investeren in het verrichten van origineel denkwerk en onderzoek. Daarbij gaat het niet om wereldvreemde bespiegelingen. Het lezerspubliek voor ogen houdend betreft het vrijwel steeds de toepassing van de economische theorie en economisch-wetenschappelijke methoden op belangrijke transporteconomische vraagstukken.

Bij het uitwerken van het opzet alsmede bij de keuze van de potentiële auteurs werden twee beleidsopties vooropgesteld. Enerzijds diende elk artikel op inhoudelijk vlak zeer hoog te scoren, d.w.z. de grens van de huidige stand van het onderzoek te verleggen. Anderzijds mocht een bijdrage niet beperkt blijven tot een louter descriptieve analyse van de bestaande toestand, maar diende ze gericht te worden op het formuleren van adviezen naar het economisch (transport)beleid toe. De lezer zal uiteindelijk voor zichzelf uitmaken of deze doelstellingen gerealiseerd werden.

II. SITUERING DER BIJDAGEN

De diverse bijdragen trachten de lezer een idee te geven van enerzijds de richting die het toekomstgericht transporteconomisch onderzoek uit moet, anderzijds de huidige stand van dat onderzoek in België en Nederland. Het terrein dat bestreken wordt is zeer ruim, gaande van de invloed van de winstbelasting op de vervanging van bedrijfsvoertuigen tot het becijferen van de staatstussenkomst ten gunste van de spoorwegmaatschappij. Medewerkers werden aangezocht die algemeen gewaardeerd worden omwille van hun kennis van het transporteconomisch gebeuren in de Benelux.

(2) Enerzijds de richting Zee- en Binnenscheepvaartrecht, anderzijds de licentie Maritieme Wetenschappen.

A. De Waele, hoofd van de afdeling Versing en Documentatie bij de CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports), opent de reeks met een bijdrage rond de vervoerpolitieke problemen van morgen en de thema's van economische research die de beslissingen kunnen begeleiden. Mogelijkheden voor toekomstgericht onderzoek situeren zich vooral rond het politiek en economisch kader, de financiering van infrastructuur en materiaal, vraag en aanbod van vervoer, alsmede op het methodologische vlak. De overige bijdragen van dit themanummer situeren zich binnen het door A. De Waele geschetste onderzoekskader.

G. Blauwens opent de vervoerseconomische bijdragen met een studie over de invloed van de winstbelasting op de vervanging van bedrijfsvoertuigen. De gangbare algoritmen of computerprogramma's voor de berekening van een optimale gebruiksduur houden geen rekening met het fiscale aspect. Dit artikel toont de manier om het fiscale element in de berekening in te voeren, op basis van een voorbeeld omtrent de vervangingsbeslissing voor een lichte vrachtwagen.

De betekenis van informatiesystemen en de informatietechnologie voor de toekomst van het vervoer is het onderwerp van de bijdrage van **A.A.I. Holtgreffe**. In de toekomst zal informatie steeds meer een element van concurrentie worden: informatie als produkt en als produktiefactor. Uit de reeks voorbeelden blijkt dat zonder standaardisatie niet het volle profijt uit de nieuwe automatiseringsgolf kan worden gehaald.

De Belgische spoorwegmaatschappij vormt al jaren gespreksstof voor verhitte discussies. **P. De Baere** en **J. Denduyver** brengen nieuw en uitermate interessant materiaal aan in een studie omtrent de staatstussenkomsten ten gunste van de NMBS. De bijdrage is bedoeld als een afkoeling voor de privatiserings-rush van bepaalde beleidsverantwoordelijken. Belangrijk besluit daarbij is onder meer dat slechts een beperkt deel van de staatstussenkomsten aangewend worden voor toekomstgerichte initiatieven.

In het transporteconomisch onderzoek wordt langs de vraagzijde een toenemend belang gehecht aan de bepaling van het aantal verkeersbewegingen. **E. Van de Voorde** gaat op deze problematiek verder in met een bijdrage over verkeersconversie toegepast op de binnenvaartsector. Daarbij worden de transportstromen in ton omgezet in het overeenkomstig aantal (geladen en ledige) scheepvaartbewegingen, uitgesplitst per scheepstype.

De bijdrage van **E. Van Heesvelde**, getiteld «Investeringen in vervoers- en haveninfrastructuur», vervult als het ware een brugfunctie tussen de afdelingen vervoer en haven. De budgettaire sanering heeft in België

geleid tot een drastische verlaging van de investeringsenveloppe in de vervoerssector. Opvallend daarbij is dat een aantal structurele verschuivingen kunnen worden vastgesteld ten nadele van havens en spoorwegen, ten voordele van het stedelijk vervoer, de wegen en de waterlopen. Een betere samenwerking tussen de onderscheiden beleidsinstanties lijkt dan ook een na te streven doel.

C. Peeters, A. Verbeke en **W. Winkelmans** behandelen het overheidsbeleid in de Belgische scheepsbouwsector. De auteurs komen tot de weinig optimistische conclusie dat, niettegenstaande de (indirect) verstrekte staatssteun, op korte tot middellange termijn de Belgische scheepsbouwsector quasi volledig zal verdwijnen. Slechts een fundamentele beleidswijziging kan dit verhelpen.

In zijn bijdrage, getiteld «Over havens en steden», combineert **F. Suykens** haveneconomie en vestigingstheorie. De haven ligt aan de basis van de welvaart en de groei van heel wat havensteden. Nieuwe ruimtebehoeften, o.m. als gevolg van schaalvergroting, deden de havens expansie zoeken buiten de traditionele kernstad. Deze fysieke scheiding tussen haven en stad vergt inspanningen om de bevolking nader bij het havengebeuren te betrekken. Een verdere groei van de havens is immers slechts mogelijk indien kan gesteund worden op de bevolking van de steden waarmee men één gemeenschap vormt.

Prognoses van goederenstromen vormen een handig beleidsinstrument voor de havenbeheerders van alle belangrijke Westeuropese havens. **J. van der Zande** behandelt de werking van prognosemodellen voor de haven van Rotterdam. Hieruit blijkt o.m. dat de doorgaande penetratie van de container en de moderne eenheidsladingen de nodige herstructurering van de havens zullen vereisen, zowel fysiek als sociaal. Het realiseren en beheersen van dit herstructureringsproces vormt een uitdaging voor elke havenbeheerder.

«Antwerpen transithaven» is veel meer dan louter een slogan. De transit nam de laatste jaren bijna de helft van de totale Antwerpse goederenstroom voor zijn rekening. **L. Leeman** becijfert in zijn studie het belang van de doorvoerfunctie voor de Antwerpse haven op basis van een aantal indicatoren: de bijdrage tot het nationaal inkomen, de betalingsbalans, de tewerkstelling.

III. DANKBETUIGING

Het past ook een dankwoord te richten tot allen die bijgedragen hebben tot de realisatie van dit themanummer: Prof. Dr. A. Van Poeck, hoofdredacteur van dit tijdschrift, voor zijn stimulerende steun gedurende heel de voorbereidende fase; Mevr. S. Smaers, voor de dagdagelijkse hulp die van onschatbare waarde was voor de coördinator; de diverse auteurs die zich strikt aan de afspraken hebben gehouden en prachtige bijdragen hebben ingeleverd. De wetenschappelijke en politiek-economische uitstraling van dit themanummer zal er wel bij varen.