

DEPARTEMENT TRANSPORT EN REGIONALE ECONOMIE

**Structuurverandering in het segment van de grote
drogeladingbinnenvaartschepen**

Edwin van Hassel

UNIVERSITY OF ANTWERP
Faculty of Applied Economics



City Campus
Prinsstraat 13, B.226
B-2000 Antwerp
Tel. +32 (0)3 265 40 32
Fax +32 (0)3 265 47 99
www.uantwerpen.be

FACULTEIT TOEGEPASTE ECONOMISCHE WETENSCHAPPEN

DEPARTEMENT TRANSPORT EN REGIONALE ECONOMIE

Structuurverandering in het segment van de grote drogeladingbinnenvaartschepen

Edwin van Hassel

RESEARCH PAPER 2013-025
OKTOBER 2013

University of Antwerp, City Campus, Prinsstraat 13, B-2000 Antwerp, Belgium
Research Administration – room B.226
phone: (32) 3 265 40 32
fax: (32) 3 265 47 99
e-mail: joeri.nys@uantwerpen.be

**The research papers from the Faculty of Applied Economics
are also available at www.repec.org
(Research Papers in Economics - RePEc)**

D/2013/1169/025

Structuurverandering in het segment van de grote drogeladingbinnenvaartschepen

Edwin van Hassel
Departement transport en regionale economie (TPR)
Universiteit Antwerpen
Prinsstraat 13, 2000 Antwerpen

Abstract

De drogeladingvloot in de binnenvaart is van 2007 tot 2013 zeer sterk toegenomen in laadcapaciteit (+20%), terwijl de hoeveelheid vervoerde vracht is afgenomen ten opzichte van 2008 (-10%). In dit artikel wordt uiteengezet hoe deze toename aan capaciteit is ontstaan en er wordt er aangegeven wat de tekortkomingen zijn aan de huidige structuur in de sector. Vervolgens wordt een oplossing geschetst om de overcapaciteit van de grote droge ladingschepen te doen afnemen. Ook wordt er een oplossing gegeven om de structuur van dit segment van de drogeladingvloot aan te passen, zodat de sector geprofessionaliseerd wordt en meer toekomstbestendig wordt gemaakt.

Binnenvaart, drogeladingvloot, samenwerking, poolvorming, overcapaciteit

1. Inleiding

Het drogeladingsegment van de binnenvaartvloot maakt een moeilijke tijd door. Deze vloot is van 2007 tot 2013 zeer sterk toegenomen in laadcapaciteit (+20%), terwijl de hoeveelheid vervoerde vracht is afgenomen ten opzichte van 2008 (-10%). Het gevolg is dat de prijzen laag zijn en dat veel schippers in de financiële problemen zijn gekomen. In dit artikel wordt de drogeladingvloot als homogeen verondersteld. Daardoor is het mogelijk om te analyseren waar precies het probleem zich voordoet. Daarnaast wordt er aangegeven wat de tekortkomingen zijn aan de huidige structuur in de sector. Vervolgens wordt een oplossing geschetst om de overcapaciteit van de grote droge ladingschepen te doen afnemen. Ook wordt er een oplossing gegeven om de structuur van dit segment van de drogeladingvloot aan te passen, zodat de sector geprofessionaliseerd wordt en meer toekomstbestendig wordt gemaakt.

2. Probleemstelling

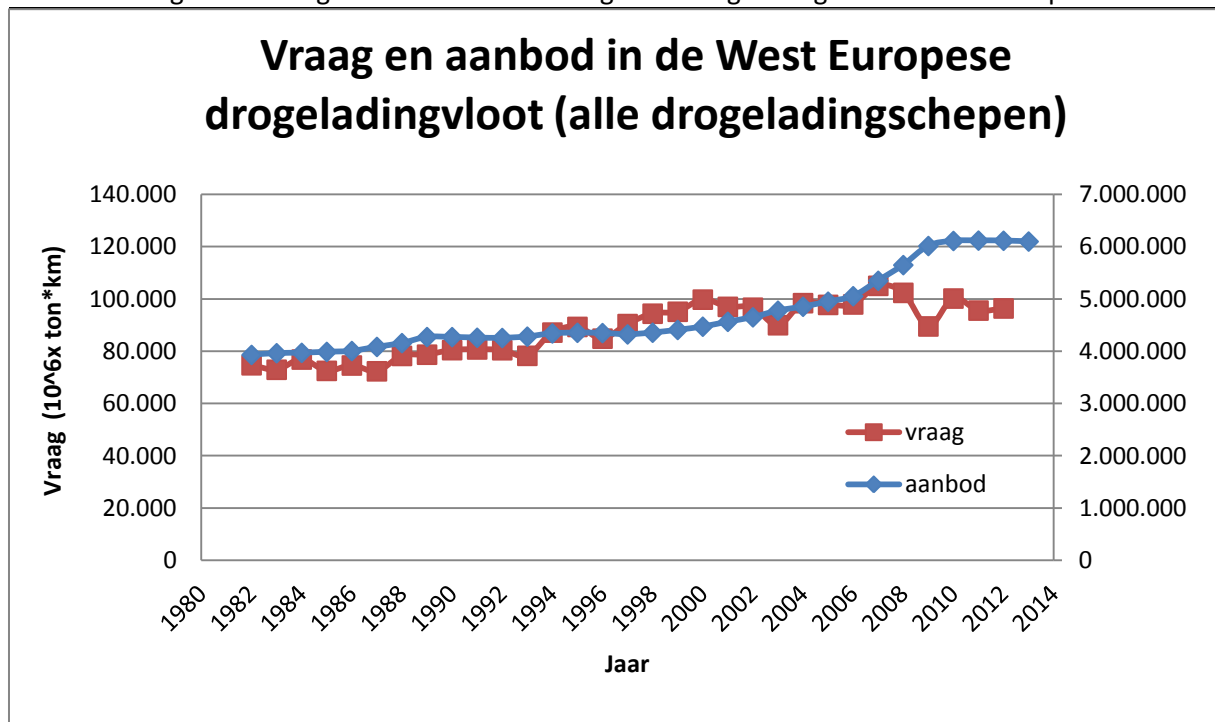
In de West-Europese¹ drogeladingbinnenvaartvloot is er een probleem van overcapaciteit ontstaan. Deze overcapaciteit is aan te tonen door middel van grafiek 1. In deze grafiek wordt ontwikkeling van de gepresteerde ton.km door de drogeladingvloot gegeven (linker as) als de ontwikkeling van de totale laadcapaciteit van diezelfde vloot op basis van de ijkdiepgang (rechter as)².

Figuur 1 kan opgedeeld worden in twee stukken: de periode tot 2007 en de periode na 2007. De eerste periode wordt gekenmerkt door een geleidelijke opbouw van de laadcapaciteit met daaraan gekoppeld een gelijk opgaande toename van de vervoerde ton.km. Dit betekent dat de vraag en aanbodontwikkeling ongeveer gelijke tred hielden. Vanaf 2007 is te zien dat er groot verschil optreedt tussen vraag en aanbod. De vraag neemt af door de crisis in 2008 en kan zich daaruit maar moeilijk herstellen. Ook speelt het substitutie-element een belangrijke rol. Hiermee wordt bedoeld dat er goederenstromen van binnenvaartschepen nu met het spoor vervoerd worden (bv de Betuweroute). Hier staat tegenover dat de totale laadcapaciteit met ruim 800.000 ton is toegenomen en dat de intensivering is toegenomen (de rotatie van de schepen is omhooggegaan). Dit leidt tot een flinke overcapaciteit.

¹ Nederland, België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk en Zwitserland.

² Er is gekozen om de database van vereniging de binnenvaart (2013) te gebruiken omdat er geen data op scheepsniveau beschikbaar is.

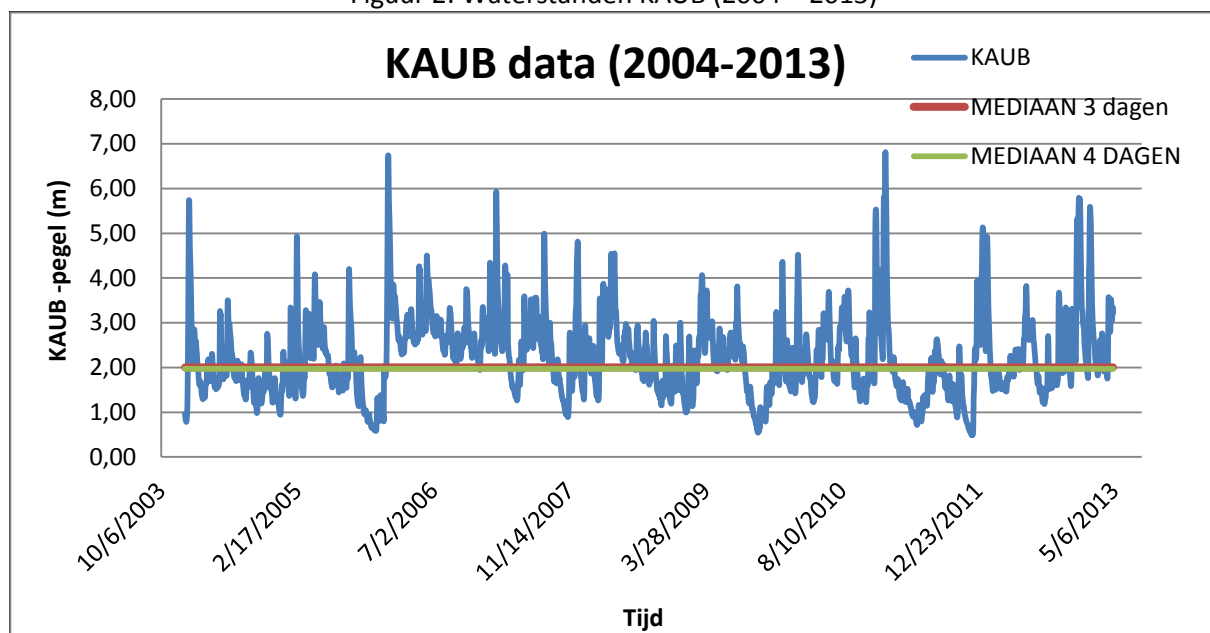
Figuur 1: Vraag en aanbodomwikkeling in de drogeladingvloot in West Europa



Bron: aanbod eigen bewerking op basis van vereniging de binnenvaart (2013) en vraag: Eurostat³ (2013)

Bij het berekenen van de totale laadcapaciteit is er uitgegaan van het theoretisch laadvermogen van alle binnenvaartschepen bij de geijkte diepgang. Door de fluctuaties van de waterstanden varieert ook het totale laadvermogen van de vloot. In figuur 2 zijn de waterstanden van de KAUB-pegel gegeven van 2004 tot mei 2013.

Figuur 2: Waterstanden KAUB (2004 – 2013)



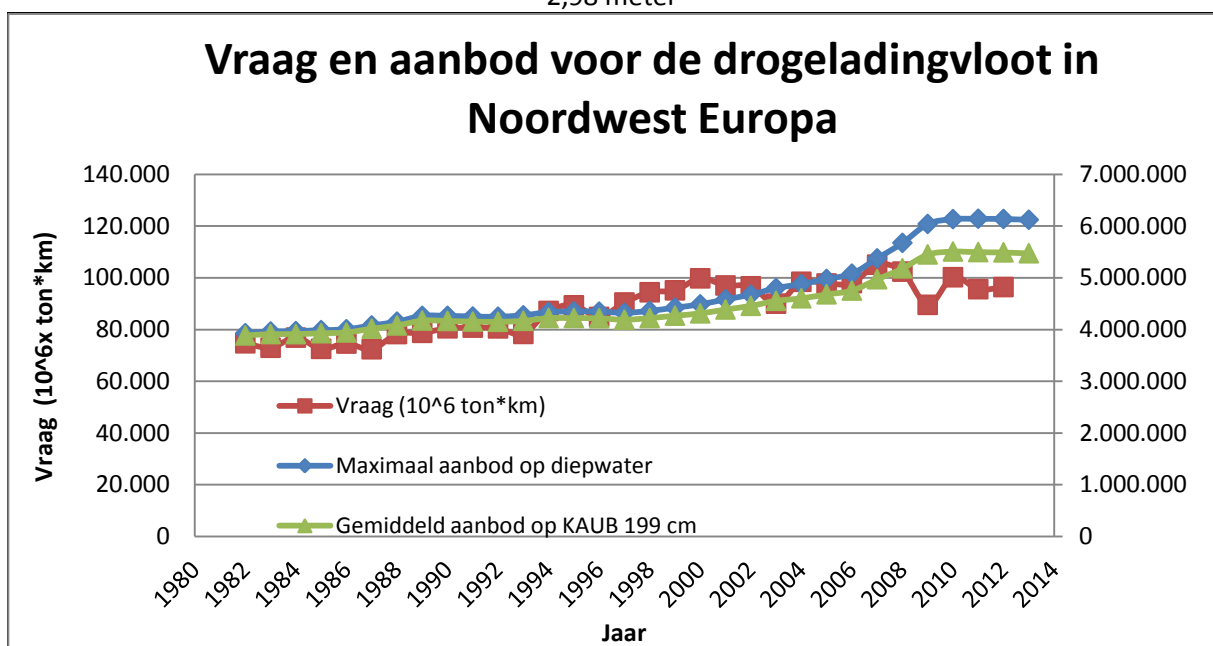
Bron: CCR, 2013

³ Op basis van EUROSTAT (2013) totaal gepresteerd binnenvaart vermindert met petroleum(producten) en chemicals (tot 2007) en Coke and refined petroleum products plus Chemicals, chemical products, (vanaf 2007).

Omdat de reizen van de grote binnenvaartschepen ongeveer 3 tot 4 dagen duren, wordt er gewerkt met de minimale waterstand op drie en vier dagen. Op basis van bovenstaande data zijn er dan twee medianen berekend (2,00 m voor 3 daagse reizen en 1,98 meter voor 4 daagse⁴). Dit leidt tot een toegestane gemiddelde diepgang van een binnenvaartschip van 2,99 m⁵. Er zijn ook grote pieken in de waterstanden terug te vinden. De piek ligt op 6,81 m (maximale diepgang) en het dal op 0,48 m (diepgang 1,48 m). Daarom is het van belang om de totale laadcapaciteit van de hele vloot hiervoor te corrigeren.

In figuur 3 is weer de totale laadcapaciteit van de vloot weergegeven maar nu als de toelaatbare diepgang van de binnenvaartschepen 2,93 meter is (de gemiddelde toegestane diepgang). Bij het berekenen van het laadvermogen bij een beperkte waterdiepte zijn de laadvermogens van de schepen kleiner dan 86 meter constant gehouden. Deze schepen hebben een diepgang tussen de 2,50 en 2,80 meter, waardoor een diepgangsbepierking tot 2,93 meter geen invloed heeft. Voor de grotere schepen is berekend wat het laadvermogen is als er een diepgangsbepierking is. Hierbij moet nog wel worden opgemerkt dat de diepgangsbepierkingen voor containertransport minder groot zijn omdat het hier gaat om volumetransport en niet om bulktransport.

Figuur 3: Vraag en aanbodomwikkeling in de drogelandingvloot in West Europa op ijkdiepgang en bij 2,98 meter



Bron: aanbod eigen bewerking op basis van vereniging de binnenvaart (2013) en vraag: Eurostat (2013)

Uit figuur 3 valt op dat het verschil tussen de laadcapaciteit op ijkdiepgang en op 2,93 meter diepgang ongeveer 46.000 ton was in 1982. Dit verschil loopt op naar ongeveer 656.000 ton in 2013. Dus een groot gedeelte van de overcapaciteit die is opgebouwd in de binnenvaartmarkt is variabel (hoogwatercapaciteit) en dus afhankelijk van de waterdiepte. Dit wordt weergegeven in tabel 1 waar de totale laadcapaciteit van de drogelandingvloot is berekend als functie van de KAUB-jaargemiddelde van 2010 tot 2013.

⁴ De modus (de meest voorkomende KAUB-stand) is 1,64 m. Hieruit blijkt dus dat er een verschil is tussen wat het meeste voorkomt en wat de mediaan is (de middelste waarden in de dataset).

⁵ De officiële diepgang = Streefdiepte (1,90 m) + (KAUB-stand – OLR-peilstand (0,80 m)) – veiligheidsmarge (0,40 m) (informatie.binnenvaart, 2013). In de praktijk worden schepen op 1 meter KAUB geladen. Daarom wordt deze regel gebruikt voor het berekenen van de diepgang. Hieruit blijkt dat de marges zijn opgerekt.

Tabel 1: Invloed van de KAUB-stand op het totale tonnage van de vloot

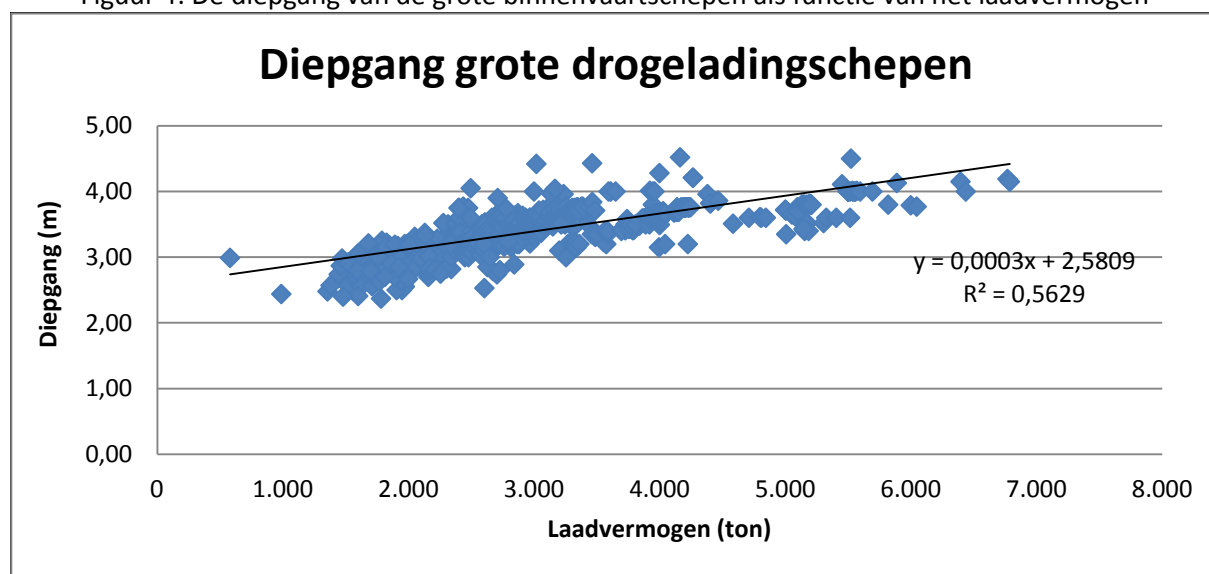
	GEM. KAUB [m]	Diepgang [m]	tonnage vloot [ton]	verschil [% t.o.v. jaarlijks gemiddelde]
GEM 2010	2,05	3,05	5.502.611	0,9%
GEM 2011	1,42	2,42	5.019.956	-8,9%
GEM 2012	1,92	2,92	5.433.606	-1,1%
GEM 2013	2,36	3,36	5.824.990	6,1%
GEM 2004-2013	1,99	2,99	-	-

Bron: Eigen berekening op basis van vereniging de binnenvaart (2013) en CCR (2013)

Noot: 2013 van Januari tot Mei

Uit tabel 1 blijkt dat in 2011 de gemiddelde KAUB gelijk was aan 1,42 m (diepgang 2,42 m), waardoor de capaciteit van de vloot slonk tot 5.019.956 ton (-8,9% t.o.v. het gemiddelde), terwijl de totale capaciteit in 2013 gelijk was aan 5.824.990 (+6,1% t.o.v. het gemiddelde) bij een KAUB van 2,36 m (toegestane diepgang van 3,36 m). De totale capaciteit kan dus in een bandbreedte van 15% variëren. Deze grote toename van variatie in de laadcapaciteit is te verklaren doordat de ontwerpdiepgang van de grote schepen steeds groter is geworden. Dit wordt weergegeven in figuur 4. Waarbij de diepgang in cm is uitgezet als functie van het laadvermogen.

Figuur 4: De diepgang van de grote binnenvaartschepen als functie van het laadvermogen



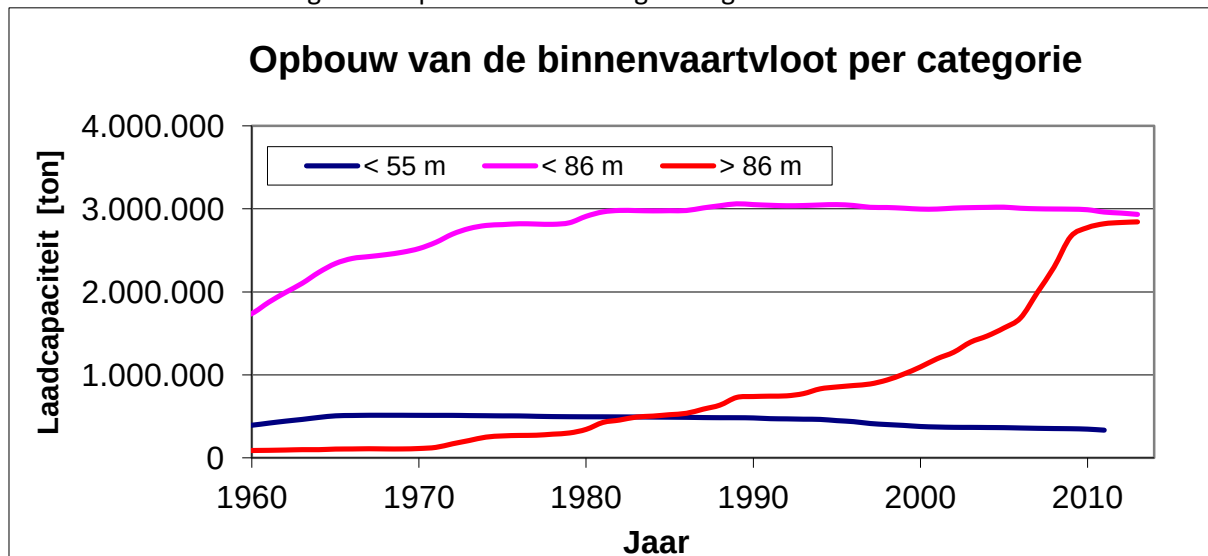
Bron: Eigen bewerking op basis van vereniging de binnenvaart (2013)

Voor schepen boven de 3.000 ton laadvermogen ligt de diepgang tussen de 3,00 en de 4,50 meter. Een bijkomend element hierbij is dat ook de ledige diepgang (diepgang als het schip leeg is) van deze grote schepen groter is geworden. Hierdoor kunnen deze schepen minder meenemen als het laagwater is. Dus deze grote schepen (met grote ontwerpdiepgangen) zorgen ervoor dat de totale capaciteit op diepwater enorm toeneemt en dat de laadcapaciteit op laagwater juist afneemt (omdat het door de grote ledige diepgang niet mogelijk is om meer te laden).

In figuur 5 wordt de opbouw vanaf 1960 van de West-Europese drogeladingbinnenvaartvloot gegeven, maar nu met een opdeling tussen drie verschillende scheepstype: schepen kleiner dan 55 meter⁶, schepen groter dan 55 meter en kleiner dan 86 meter en schepen groter dan 86 meter. Uit deze figuur valt op te maken dat de laatste jaren vooral grote schepen zijn gebouwd.

⁶ Spitsen en Kempnaars.

Figuur 5: Opbouw van de drogелadingbinnenvaartvloot

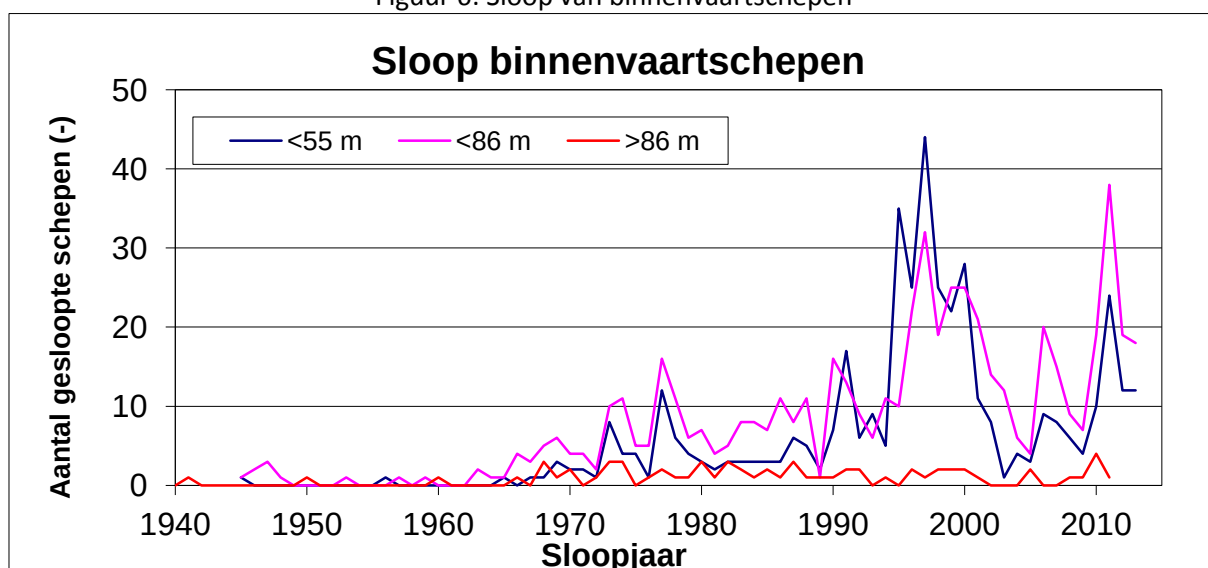


Bron: Eigen bewerking op basis vereniging de binnenvaart (2013)

Uit figuur 5 valt ook op te maken dat de laadcapaciteit van de kleine schepen (<55 meter) vanaf 1965 tot nu aan het afnemen is⁷. Ook bij de schepen tot 86 meter is een kleine daling zichtbaar vanaf 2005. Alleen voor de grotere schepen zien we een enorme toename. Van 2007 tot 2013 is deze toename ongeveer 800.000 ton. De toename van de totale laadcapaciteit van de drogелadingschepen is dus volledig toe te schrijven aan deze grote schepen en juist deze schepen hebben die grotere diepgangen (figuur 4).

In figuur 6 is een indicatie gegeven van het aantal gesloopte schepen in functie van de tijd. De data in deze figuur is niet compleet (niet alle gesloopte schepen zijn gevonden) maar wordt gebruikt om de verhouding tussen het aantal gesloopte grote en kleine schepen weer te geven.

Figuur 6: Sloop van binnenvaartschepen



Bron: Eigen bewerking op basis van vereniging de binnenvaart (2013)

Noot 1: het jaar 2013 is een onvolledig jaar (tot Juli)

Noot 2: Deze cijfers uit figuur 6 zijn niet compleet maar geven een indicatie van de verhouding tussen het aantal gesloopte grote en kleine schepen

⁷ In van Hassel (2011) valt hier meer over te lezen.

Uit deze figuur valt op te maken dat er een grote piek is geweest in het slopen van deze kleinere schepen in de periode 1989 tot 2003. Deze periode komt overeen met de sloop- en oud voor nieuw-regeling. Na 2003 valt de sloop wat terug, maar vanaf 2009 nemen de sloopcijfers weer verder toe. Deze sloop wordt nu niet gestimuleerd door deze sloopregelingen maar wordt onder andere gevoed door de slechte economische omstandigheden, de hoge leeftijd en de toegenomen strenge regelgeving (overgangsbepalingen).

Wat ook opvalt in deze figuur is dat er bijna geen grote schepen (>86 meter) worden gesloopt. Op basis van figuur 6 valt op te maken dat de oude sloopregelingen er vooral voor gezorgd hebben dat de kleinere schepen (<86 m) werden afgevoerd terwijl het aantal grotere schepen bijna niet afnam.

Nu de ontwikkelingen in drogeladingvloot in kaart zijn gebracht, wordt ingezoomd op het totaal overzicht van de huidige vloot. Dit is terug te vinden in tabel 2.

Tabel 2: Overzicht van de huidige drogeladingbinnenvaartvloot

	Huidige vloot			Gesloopte schepen van 1940 tot 2013		
	aantal [-]	tonnage [ton]	Gemiddelde leeftijd [jaar]	Aantal [-]	tonnage [ton]	Gemiddelde leeftijd [jaar]
< 55 meter	755	321.910	78,18	453	210.272	66,00
< 86 meter	2.619	2.933.584	59,15	625	620.110	59,70
> 86 meter	1.009	2.865.284	14,94	72	155.881	61,44
totaal	4.383	6.120.778	-	1.150	986.263	-

Bron: Eigen bewerking op basis van vereniging de binnenvaart (2013)

Noot: tonnage is gebaseerd op ijkdiepgang

Uit tabel 2 valt te concluderen dat:

- De laadcapaciteit van de grote binnenvaartschepen even groot is als die van schepen tot 86 meter, terwijl er daar bijna 3 keer zoveel van zijn.
- De gemiddelde leeftijd van de spitsen en Kempenaars 78 jaar is, terwijl de gemiddelde sloopleeftijd 66 jaar is. Het is te verwachten dat deze vloot binnen een aantal jaar zeer snel zal verdwijnen doordat de gemiddelde leeftijd zeer ver oploopt (einde van de technische levensduur).
- De gemiddelde leeftijd van de schepen tot 86 meter ongeveer net zo oud is als de gemiddelde sloopleeftijd.
- De gemiddelde leeftijd van de grotere schepen veel lager is dan die van de kleinere schepen (15 jaar) en dan de gemiddelde sloopleeftijd. Deze jonge vloot zal dus niet snel, op natuurlijke wijze, afnemen⁸.

Zoals uit bovenstaande analyse is af te leiden wordt de grote toename van de laadcapaciteit in de grote ladingvloot wordt veroorzaakt door de grote schepen (>86 m). Daarom wordt deze groep schepen nog verder uitgesplitst. In tabel 2 is te zien hoe de grote drogeladingschepen worden verdeeld in 6 verschillende groepen. Deze zijn schepen met breedtes tot 9,8m, 11,30m en 11,50m. De schepen van 135x11,45 zijn in deze tabel ondergebracht als een aparte groep. Hetzelfde geldt voor de koppelverbanden en voor de brede schepen (14,20 m tot 17,10 m). In tabel 3 is ook aangegeven onder welke vlag de verschillende schepen varen.

⁸ Hierbij moet opgemerkt worden dat er nog geen historische data is over de gemiddelde sloopleeftijd van de grootste schepen (135 meters). Deze schepen bestaan pas vanaf 1998. Het is te verwachten dat deze schepen minder oud worden als de andere grote schepen. Hierbij spelen onderhoud (iets wat nu weinig gedaan wordt) en mogelijke vermoeiingsproblemen (vermoeiing is een fenomeen waarbij een materiaal bezwijkt onder een zeer lang aangehouden wisselende belasting) een rol.

Tabel 3: Detail overzicht grote drogeladingschepen

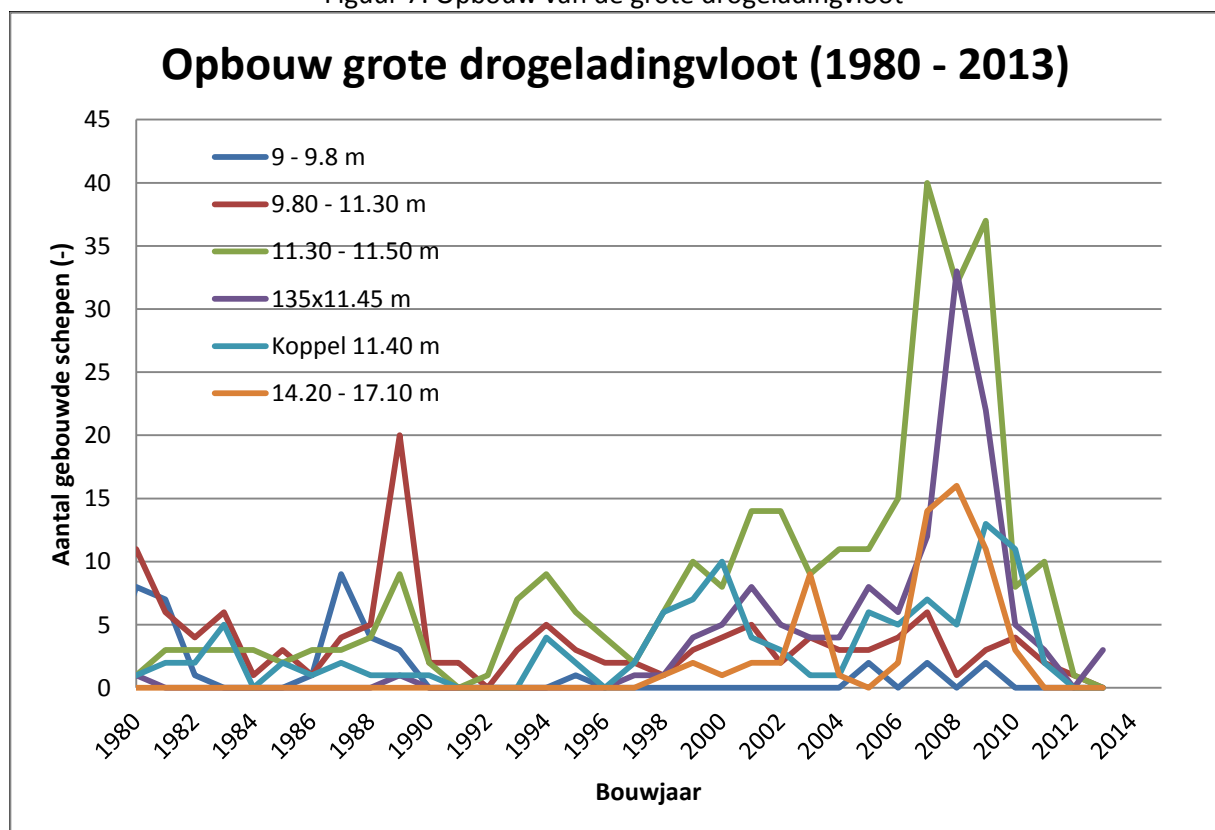
	Groep	aantal				Gem leeftijd [jaar]	Tonnage [ton]
		totaal	NL	BE	Rest		
1	9.00 - 9.8 m	127	83	14	30	41,44	246.599
2	9.80 - 11.30 m	219	112	24	83	37,13	527.727
3	11.30 - 11.50 m	311	218	65	28	11,16	924.076
4	135 x 11.45 m	128	95	21	12	7,55	476.698
5	Koppel 11.40 m	224	170	26	28	13,80	572.204
6	14.20 - 17.10 m	63	58	4	1	6,75	330.442
totaal		1.072	736	154	182	19,91	2.747.304

Bron: DLC, 2013

Noot: de data die gebruikt is bij het opstellen van deze tabel is een andere data bron dan die gebruikt is bij het opstellen van tabel 1. Echter de verschillen in tonnages (+4.12%) en aantallen (-5%) zijn klein.

Uit tabel 3 valt op te maken dat het grootste deel van de grote drogeladingvloot bestaat uit Nederlandse schepen (69%) en dat 14% van deze vloot bestaat uit Belgische schepen. Het resterende deel van de vloot (17%) bestaat uit schepen varende onder Duitse, Franse of Luxemburgse vlag. Wat ook opvalt is dat de gemiddelde leeftijd van de 135 meters en de brede schepen (groepen 4 en 6) het laagst zijn⁹. In figuur 7 is de opbouw van de grote drogeladingvloot vanaf 1980 weergegeven.

Figuur 7: Opbouw van de grote drogeladingvloot



Bron: op basis van DLC, 2013

Uit figuur 7 valt op te maken dat er een grote piek is geweest in de jaren 2006 tot 2009. Er zijn toen 142 schepen van 11,30 tot 11,50, 73 135-meters, 30 koppilverbanden en 43 brede schepen gebouwd (288 schepen in totaal!).

⁹ De reden hiervoor komt doordat deze schepen pas vanaf 1998 gebouwd mogen worden.

De vraag is nu hoeveel capaciteit uit de markt gehaald moet worden, zodat vraag en aanbod weer meer in balans komen. In dit onderzoek wordt niet gewerkt met prognoses om de toekomstige vraag in te schatten. Dit wordt ingegeven door de lage voorspelde groei van 1% groei per jaar (Luman, 2013). Ook de toevoeging van de tweede Maasvlakte is geen garantie voor meer achterlandtrafiek via de binnenvaart omdat de tweede Maasvlakte veel meer een transshipmentfunctie gaat vervullen (Luman, 2013). Dit in ogenschouw nemende gaat het heel lang duren voordat vraag en aanbod weer in balans komen door alleen te focussen op groei. Deze tijd is er niet meer. Daarom wordt 2008 (een bestaand referentiejaar) als referentie gebruikt. In 2008 was vraag en aanbod enigszins in balans¹⁰. Vanaf 2008 is er 446.000 ton (diepwater) ladingcapaciteit bijgekomen. Als echter gekeken wordt naar de capaciteit op 2,98 meter diepgang (gemiddelde KAUB-stand) is er 290.000 ton ladingcapaciteit bijgekomen. Als de vraag zich zou herstellen tot het niveau van 2008, moet er op basis van de gemiddeld waterstand ongeveer 290.000 ton laadcapaciteit verdwijnen.

Een laatste element is dat er naast een grote reservecapaciteit ook nog een “slapende capaciteit” is. Deze slapende capaciteit wordt bepaald door het aantal nog niet afgebouwde casco's. Hiervan zijn er 24¹¹ gesignaleerd door het DLC (DLC, 2013), met een totale laadcapaciteit rond de 100.000 ton. Als deze schepen ooit nog worden afgebouwd wordt dit tonnage ook nog toegevoegd aan de huidige vloot. Dus in totaal moet er voor 280.000 ton aan bestaande capaciteit worden afgevoerd en voor 100.000 ton aan potentiële ladingcapaciteit (casco's).

3. Sectoranalyse

Nadat de drogeladingvloot in kaart is gebracht, wordt de sector zelf verder geanalyseerd. De binnenvaartsector wordt gekenmerkt door een aantal kenmerken die hier verder worden uitgewerkt. Het betreft: versnippering in de sector, de aanwezigheid van twee verschillende binnenvaartmarkten, instabiele prijzen, een “mismatch” tussen de samenstelling van de vloot en de beschikbare infrastructuur, de lange levensduur van de schepen en, tot op heden, weinig faillissementen.

3.1 Versnippering

In tabel 4 is een overzicht gegeven van het aantal binnenvaartbedrijven in Nederland en België in 2008. Hierbij moet worden opgemerkt dat er nog schepen geregistreerd zijn in andere landen (Luxemburg) en dat veel schepen zijn ondergebracht in aparte BV's.

Tabel 4: Versnippering in de binnenvaart (2008)

	Ondernemingen			
	Nederland		België	
	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
1 schip	2.930	87%	1.058	93%
2 schepen	230	7%	51	5%
3 schepen	73	2%	11	1%
4-5 schepen	56	2%	7	1%
6-10 schepen	39	1%	5	0%
10-20 schepen	28	1%	1	0%
20+ schepen	9	0%	0	0%
Totaal	3.365	100%	1.133	100%

Bron: Beelen, 2011

¹⁰ In van Dijk et al (p.8) (2012) is 2008 het laatste jaar waarin er nog positieve resultaten werden gerapporteerd voor de grote schepen.

¹¹ De totale investering op deze casco's bedraagt +/- €60.000.000 terwijl de huidige waarden nu nog €10.000.000 à € 20.000.000 is. Dus ook bij deze “schepen” zijn er grote financiële problemen.

Uit deze tabel valt op te maken dat het overgrote gedeelte van de binnenvaartbedrijven (zowel droge als tankvaart) bestaat uit een kapitein met één schip. De bedrijven met twee schepen zijn veelal binnenvaartondernemers die naast het motorvrachtschip ook een duwbak hebben (Beelen, 2011). Als we die bij elkaar optellen bestaan de binnenvaartrederijen in Nederland voor 94% uit één enkel schip. In België is dat zelfs 98%. Dit geeft aan dat bijna geen rederijen zijn die meer dan één schip hebben. Er zijn dus geen vaste samenwerkingsverbanden. Dit geeft dus aan hoe versnipperd de binnenvaartsector is. Er is dus geen sprake van consolidatie en samenwerking aan de kant van de binnenvaartschippers.

Deze versnippering zorgt ervoor dat:

- 1) de schipper uitgaat van zijn individuele belang en daardoor dus niet handelt in het belang van de sector als geheel. Als een schipper begint met het exploiteren van een groter schip en de concurrentie merkt dat met dit grote schip er betere resultaten behaald kunnen worden, volgen de andere schippers. De reden voor het aanschaffen van een groter schip wordt voor het grootste gedeelte bepaald door sentiment. Hierdoor is er een groot risico tot het ontstaan van overcapaciteit (zie figuren 1 en 2). Terwijl in slechte tijden de schippers meer en langer gaan varen waardoor de totale capaciteit toeneemt. Hetgeen er voor zorgt dat de tarieven nog verder onder druk komen te staan.
- 2) de meeste schippers afhankelijk zijn van één bevrachter voor hun reizen. Daardoor bestaan de contracten in de binnenvaart vooral uit korte termijn contracten (reisbevrachting).
- 3) de individuele schipper geen macht heeft in de totale logistieke keten. Het ketenelement dat de minste macht heeft in de logistieke keten, wordt in economisch moeilijke tijden uitgeknepen. Dit leidt tot het "take it or leave it" principe, voor schippers die afhankelijk zijn van bevrachters (= bijna de hele markt).
- 4) er is een hoog risico voor banken en overheid (financiers), omdat de schulden bij individuele schippers zitten en de overheid via de Borgstellingsregeling MKB-kredieten (BKMB) instaat voor schippers met onvoldoende onderpand. Het ontbreekt hierdoor aan risicospreiding.
- 5) een verdere verduurzaming van de sector lastig te bewerkstelligen is. Doordat de andere modaliteiten niet stilstaan is het nodig om ook in de binnenvaartsector verdere innovaties door te voeren om het brandstofverbruik, en daaraan gekoppeld de uitstoot, te verlagen¹². Dit om er voor te zorgen dat de binnenvaart in de toekomst nog steeds de meest duurzame transportmodus is.

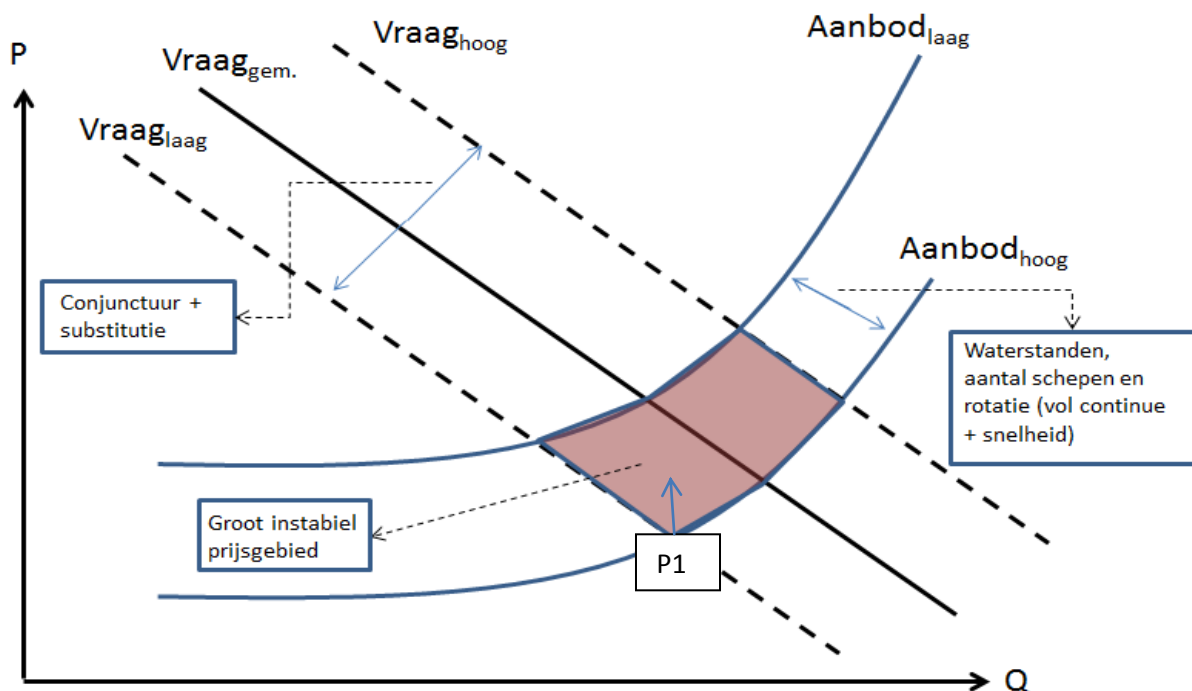
3.2 Instabiele marktprijzen door waterstanden, conjunctuur en substitutie

Een bijkomend element dat van groot belang is voor de drogeladingvloot is dat de prijzen zeer instabiel zijn. Daarmee wordt bedoeld dat prijzen door veel factoren worden beïnvloed. Deze prijzen worden bepaald door vraag en aanbod. Dit is geïllustreerd in figuur 8¹³.

¹² Een bijkomend probleem hierbij is dat overheden, bij het innovatievraagstuk in de binnenvaart, zich bijna uitsluitend bezighouden met de motor. Waarschijnlijk komt dit doordat het beleid voor de wegsector gekopieerd wordt naar de binnenvaart. Het probleem hierbij is dat een binnenvaartschip niet gezien kan worden als een drijvende vrachtwagen! Het brandstofverbruik van een binnenvaartschip hangt af van een samenspel tussen de rompvorm, de schroef en de motor.

¹³ Punt P1 is het punt waarop de laagste prijs wordt gevormd.

Figuur 8: Vraag en aanbod in de drogelandbinnenvaartvloot



De vraaglijn wordt beïnvloed door de conjunctuur (economische ontwikkelingen) en door substitutie naar andere modi. Vooral het verder opvoeren van de capaciteit van de Betuweroute zorgt ervoor dat er tonnage verschuift van de binnenvaart naar het spoorvervoer. Deze concurrentie met andere modi zorgt ervoor dat de vrachtprijzen in de binnenvaart negatief beïnvloed worden.

De aanbodlijn wordt beïnvloed door het aantal schepen dat actief is in de sector, de snelheid waarmee de schepen varen, de exploitatievorm (vol of semi continue) en door de waterstanden (zie sectie 2). Vooral dit laatste element is kenmerkend voor de grotere schepen. Zelfs bij een gelijkblijvend aantal schepen en een constante exploitatievorm, kan de aanbodlijn zeer veel omhoog en omlaag bewegen. In het hele gearceerde gebied in figuur 8 kan een prijs gevormd worden.

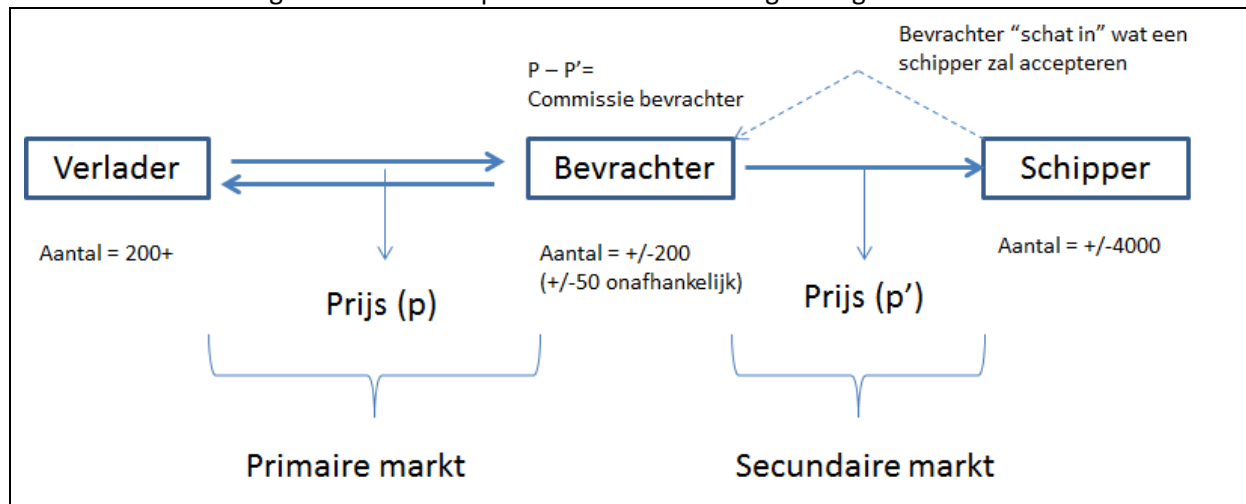
Een belangrijk element hierbij is dat het risico van de grote schommelingen van de waterstanden en de brandstofkosten geexternaliseerd zijn door de binnenvaartsector. Hiermee wordt bedoeld dat er met een toeslagensysteem wordt gewerkt om het risico van deze fluctuaties af te wenden. De brandstoftoeslag wordt bij alle transportmodi toegepast (van maritiem tot luchttransport en de wegtransportsector). Alleen de laagwaterstoeslag (LWT) is iets specifiek voor de binnenvaart. Bij laagwater worden er door de verladende partij een toeslag betaald.

Het is zowel voor de verladende partijen als voor de binnenvaartschippers zelf niet wenselijk dat deze prijzen zo instabiel zijn. De sector zou veel meer gebaat zijn bij meer stabiele prijzen. Dit kan alleen door de sector worden gerealiseerd als de aanbodlijn aangepast kan worden aan de gegeven economische omstandigheden. Dit is tot nu toe moeilijk, omdat capaciteitsmanagement niet mogelijk is in een zeer versnipperde markt (zie 3.1).

3.3 De aanwezigheid van twee verschillende binnenvaartmarkten

Dieper ingegaan op de hierboven genoemde markt valt op dat er eigenlijk twee verschillende markten zijn: een primaire markt en een secundaire markt (van Dijk et al, 2012) (figuur 9).

Figuur 9: De twee aparte markten in de drogelandingbinnenvaart



Bron: Eigen bewerking op basis van van Dijk et al (2012)

De primaire markt is de markt waar de prijs wordt gevormd (P) tussen meer dan 200 verladerende partij en ongeveer 50 onafhankelijke bevrachters¹⁴. De bevrachters maken bij het onderhandelen over de prijs een inschatting van het aantal beschikbare binnenvaartschepen. In de secundaire markt biedt de bevrachter de overgenomen reizen van de verladers aan bij ongeveer 4.000 verschillende binnenvaartschippers tegen een prijs die (iets) lager ligt dan wat is overeen gekomen met de verlader (p'). Dit verschil is de commissie die de bevrachter opstrijkt voor de geleverde diensten. Door dit principe hebben de schippers, in theorie, twee keuzes: of ze nemen de reis aan of ze weigeren de reis. In figuur 9 zijn deze twee markten schematisch weergegeven.

Door deze structuur in de binnenvaartsector is er eigenlijk sprake van een gecontroleerde markt in het primaire deel. Ook in de secundaire markt is er geen sprake van een vrije markt, omdat 50 onafhankelijke bevrachtungskantoren alle reizen aanbieden aan een 4.000-tal binnenvaarschippers¹⁵. Hierdoor is de prijs een gegeven voor de schipper en kan hij, om de winstgevendheid van zijn bedrijf te vergroten, alleen zijn eigen kosten beïnvloeden, de exploitatievorm aanpassen of de omloopsnelheid verhogen. Als er ingezoomd wordt op de kosten dan is het zo dat de kosten per vervoerde ton lading afnemen als er schaalvergroting wordt toegepast (= groter schip gebruiken). Daardoor draagt deze structuur van de primaire en secundaire markt ook bij aan het bouwen van veel grotere schepen (zie ook figuur 1).

3.4 Een "Mismatch" tussen de waterweginfrastructuur en de huidige vloot

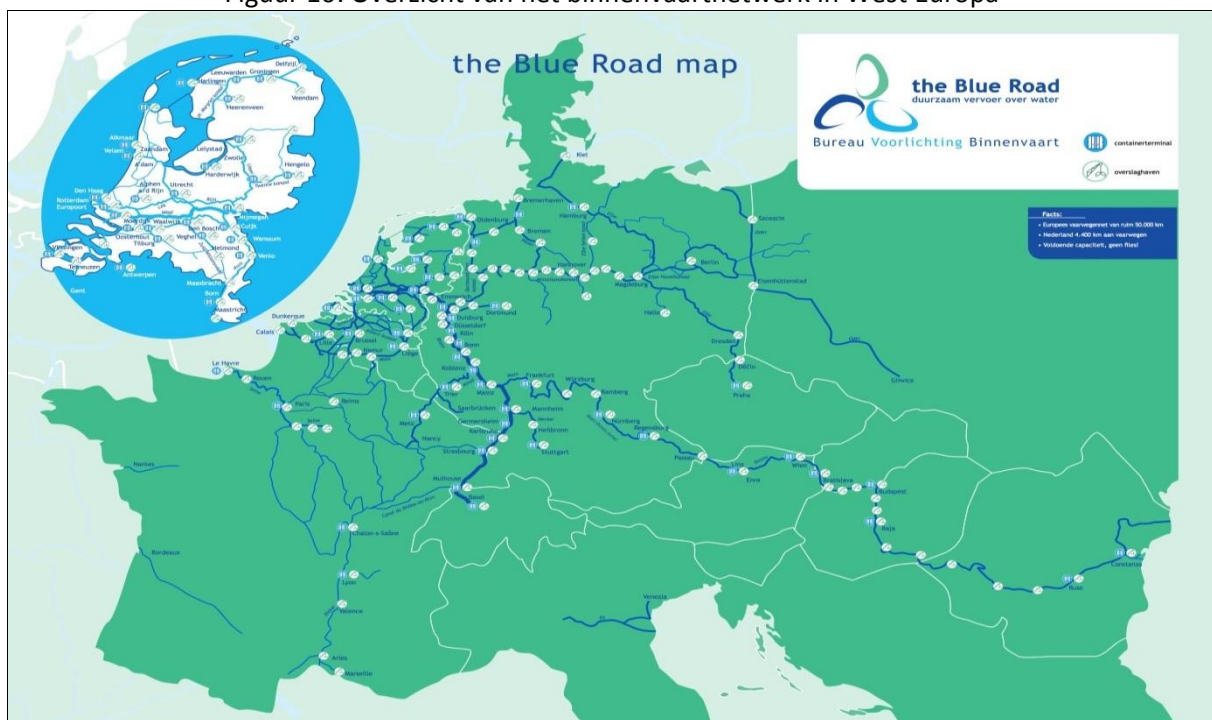
Zoals al eerder aangegeven in figuur 5 verdwijnen de kleinste drogelandingschepen (Spitsen en Kempenaars) van de markt. Ook de schepen tot 86 meter zijn aan het verdwijnen. Grotere schepen zijn nu bijna het best vertegenwoordigde type drogelandingschip (zie tabel 1). Als we dit afzetten tegen het bevaarbare gebied in figuur 10 dan valt op dat het vaargebied van deze grotere schepen (dikke lijnen) veel beperkter is dan dat van de kleinere schepen (dunne lijnen). Er is een "mismatch" aan het ontstaan tussen de huidige vloot en het beschikbare vaarwegennetwerk. Met als risico dat een groot gedeelte van het binnenwegennetwerk onderbenut dreigt te geraken.

¹⁴ Aantal verladers en bevrachters werden geschat op basis van bevraging marktkenmers.

¹⁵ Verberk (2010) spreekt over een groot verschil tussen het aantal schippers en bevrachters. De hier gepresenteerde cijfers zijn inschattingen die afgetoetst zijn met verschillende binnenvaartexperts binnen het DLC.

¹⁶ Een ander element wat hierbij een rol speelt is dat er ook een asymmetrische informatie voorziening is. De bevrachters zijn in staat om zeer goed in te schatten waar alle schepen zich bevinden terwijl de schippers geen zicht hebben waar de goederenstromen zich bevinden.

Figuur 10: Overzicht van het binnenvaartnetwerk in West Europa



Bron: bureau voorlichting binnenvaart

3.5 Lange technische levensduur van een schip

Binnenvaartschepen zijn zeer duurzame goederen. Dat betekent dat ze een zeer lange levensduur hebben. In tabel 1 werd al getoond dat de gemiddelde sloopleeftijd tussen de 60 en de 65 jaar ligt. Er zijn nu nog schepen in de vaart waarvan het casco meer dan 100 jaar oud is. Dit betekent dus dat de investering in een binnenvaartschip een lange termijn investering is. Capaciteit die nu wordt toegevoegd blijft gemiddeld meer dan 60 jaar aanwezig in de markt. Zoals al eerder opgemerkt is er nog geen data beschikbaar over de sloopleeftijd van de grote schepen. Gelet op het feit dat er door de huidige economische malaise veel wordt bezuinigd op onderhoud zal de staat van deze schepen minder worden. Wat ook een rol speelt is, is dat er nog niemand weet wat het effect van vermoeiing gaat zijn op deze lange schepen (135) op de lange termijn. Het is daarom te verwachten dat deze grotere schepen minder lang meegaan dan de schepen tot 110 meter. In de zeevaart is de technische levensduur ongeveer 30 tot 35 jaar. Wanneer een schip ouder wordt, wordt het gesloopt. In de binnenvaart ligt deze leeftijd dus bijna een factor 2 hoger. Het is daarom zeer lastig om nu een investering te doen en de gevolgen van die investering over 60 jaar te beoordelen. Het is ook door deze lange technische levensduur dat er al verschillende capaciteitsbeperkende maatregelen zijn genomen in het verleden.

3.6 (Bijna) geen faillissementen in de binnenvaartsector

Als alle informatie uit secties twee en drie wordt samengevoegd verklaart dit waarom de vrachtprijzen zo laag zijn. De huidige situatie vertaalt zich in figuur 8 naar punt P1. De lage prijs is het gevolg van:

- lage vraag voor binnenvaarttransport (ook door concurrentie spoorvervoer)
- grote toename aan grote schepen
- beperkt vaargebied van deze grote schepen

Dat op dit moment de vrachtprijzen (P1) lager zijn dan de kosten is een natuurlijke situatie die door de bovenstaande elementen wordt veroorzaakt. Normaal gesproken zou dit betekenen dat binnenvaartondernemingen failliet zouden gaan. Dit gebeurt echter (tot nu toe) niet. De reden

hiervoor is tweeledig. Ten eerste zal de kapitein-eigenaar tot het allerlaatste moment door blijven varen met zijn schip (zelfs tegen tarieven die niet kostendekkend zijn) omdat namelijk niet alleen zijn onderneming, maar ook zijn huis op het spel staat. Bedrijven die eigenlijk al failliet zijn, blijven daardoor te lang doorvaren. Daarenboven hebben de banken (de financiers van de schepen) er ook geen belang bij om deze bedrijven failliet te laten gaan. Als een binnenvaartondernemer failliet gaat, verdwijnt hij uit de sector, maar het schip blijft bestaan. Vervolgens komt het schip in handen van de bank. De bank zal dit schip proberen te verkopen. Dit zal gebeuren tegen een lagere prijs dan waarvoor het was gefinancierd. De bank moet dan het verlies nemen. Het aanbod van schepen neemt niet af (de binnenvaartschepen gaan immers zeer lang mee) waardoor de vrachtprijzen niet kunnen herstellen en de malaise op de binnenvaartmarkt blijft bestaan. Het is daarom dus niet in het belang van de bank om een schipper failliet te laten verklaren. Wanneer dit proces toch op gang komt, wordt dit aangeduid als de koude sanering van de binnenvaartsector (Luman, 2013).

Er zijn echter door de Nederlandse overheid waarborgen afgegeven voor de financiering¹⁷. Deze regeling is niet sectorspecifiek, maar geldt voor alle Nederlandse midden- en kleinbedrijven¹⁸ zodat de binnenvaart niet is uitgesloten. Hierdoor is het mogelijk geworden dat een deel van de leningen, die door de banken verstrekt zijn aan de binnenvaartondernemingen, afgedekt is door de Nederlandse overheid.

Er kan dus een moment komen dat de banken “hun verlies gaan nemen”. Dit hangt af van de looptijd van deze regeling. De looptijd voor een investering in een schip kan maximaal 12 jaar bedragen nadat de eerste aflossing is gedaan. Deze periode kan ook korter zijn en kan per schip variëren. Als deze garantstelling dreigt weg te vallen stopt de huidige praktijk van uitgestelde aflossingen en kan de bank de binnenvaartschippers dwingen tot een faillissement. De verkoopprijs plus de garantstelling van de Nederlandse overheid kunnen dan een groot deel van de kosten voor de bank dekken.

Dit alles leidt ertoe dat de huidige situatie niet kan blijven voortduren en dat er een grote cultuurverandering nodig is om deze problemen op te lossen. De vraag die nu rest is: hoe kan de binnenvaartsector geherstructureerd worden zodat de bovenstaande problemen opgelost kunnen worden en er over 10 jaar niet weer precies dezelfde situatie van overcapaciteit ontstaat. Daarnaast moet er een oplossing worden ontwikkeld voor de korte termijn, om het huidige probleem van het teveel aan grote drogeladingschepen op te lossen.

4. Voorstel tot een verbeterde structuur van de grote binnenvaartschepen

Vooreerst wordt een nieuw binnenvaartsysteem voor de grote schepen voorgesteld. Het kenmerkende element in dit nieuwe systeem is samenwerking. Niet via coöperaties, maar door middel van een “poolsysteem”. Ook wordt voorgesteld om via een onderzoek de garantieregeling MKB voor de binnenvaart op zijn voor- en nadelen te beoordelen en te onderzoeken of het mogelijk is om deze af te schaffen.

4.1 Structuuraanpassing voor de grote binnenvaartschepen

4.1.1 De binnenvaartpool

Een poolsysteem bestaat al en wordt veelvuldig toegepast in de bulkvaart op zee (Haralambides, 2003). De pool brengt schepen met gelijkaardige tonnages bij elkaar en plaatst ze onder een centraal management (poolmanagement). Het poolmanagement zal de pool (alle schepen) beschouwen als één enkele entiteit. Dit geldt voor de marketing, het aangaan van contracten en het collecteren van

¹⁷ Garantieregeling Borgstelling MKB-kredieten.

¹⁸ Ondanks dat deze regeling niet sector specifiek is worden de volgende bedrijven/beroepen uitgesloten: (1) Medici, (2) gereguleerde markten zoals de advocatuur en notariaten, (3) ondernemingen waarvan meer dan 50% van omzet behaald wordt uit: land- en tuinbouw, vee- of visteelt, banken, verzekeringsbedrijven en (4) de exploitatie van onroerend goed.

de opbrengsten. Deze opbrengsten worden dan door middel van een verdeelsleutel “eerlijk” verdeeld onder de poolleden. De kenmerkende elementen van de pool zijn dan (Haralambides, 2003):

- samenbrengen van schepen met gelijkaardig tonnages
- centraal management met administratie
- centralisatie van reiskosten (brandstofkost, havengelden, laad- en loskosten)
- gezamenlijke marketing
- gezamenlijke onderhandeling van de vrachtprijzen
- verdelingssysteem om de opbrengsten “eerlijk” te verdelen over de schepen in de pool.

Een groot verschil met de huidige situatie is dat er geen reisbevrachting meer gaat plaatsvinden, maar dat er gewerkt gaat worden met CoA's (Contract of Affreightment). Deze contracten zijn bijna gelijk aan reisbevrachting (voyage charters) maar met één belangrijke uitzondering: het specifieke schip dat gebruikt wordt voor de reis is niet vooraf vastgelegd. De bevrachter sluit een CoA met het management van de pool. Dit management zet één van haar schepen in. Dit zal dus een schip zijn dat het dichtst in de buurt van de laadplaats is. Het management zal dus alle beschikbare schepen op een zo optimaal mogelijke manier inzetten. Dit betekent dat de schipper niet meer zelf kan beslissen welke reis hij aanneemt. Deze beslissing wordt door het management van de pool genomen. Ook kan het management de beslissing nemen om een aantal schepen in de pool op te leggen.

Daarnaast is er nog een grote verandering. De reiskosten (brandstof, havengelden, kanaalkosten en een deel van de bemanningskosten) worden gedragen door het poolmanagement. Hierdoor wordt het poolmanagement verantwoordelijk voor het bepalen van de vaarsnelheid en de exploitatievorm (A1, A2 of B) van de verschillende schepen. Doordat het centrale management hier verantwoordelijk voor is, is het mogelijk om de capaciteit van de vloot in de pool aan te passen door langzamer te varen (*slow steaming*) of door minder intensief met het schip te varen. Een bijkomend voordeel van het langzamer varen is dat de brandstofkosten afnemen als de vaarsnelheid afneemt. Het aanpassen van het vaarregime van een schip houdt ook in dat het benodigde personeel kan variëren aan boord van de schepen. In tabel 5 zijn de benodigde bemanningsleden voor schepen groter dan 86 meter te zien bij de verschillende vaarregimes¹⁹.

Tabel 5: Bemanningsleden voor de grote schepen (>86 meter) voor de verschillende vaarregimes²⁰

	A1	A2	B
Schipper	1	2	2
Stuurman	1	-	1
Matroos	-	-	1
Lichtmatroos	1	2	1

Bron: NEA (2003)

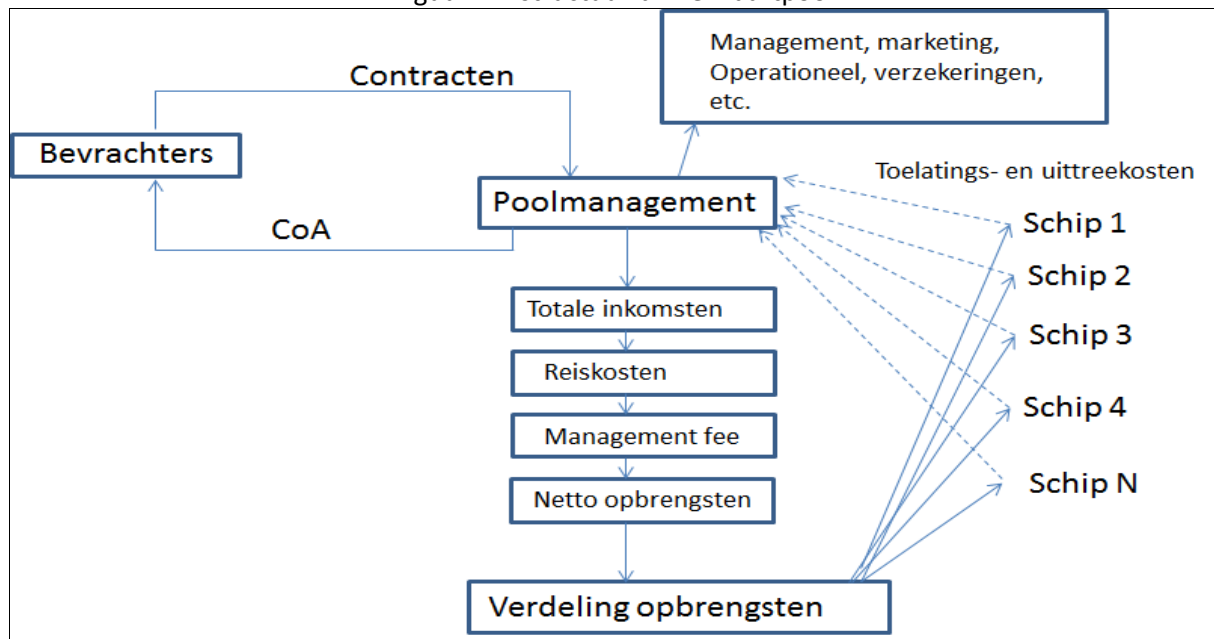
Dus als er besloten wordt het vaarregime om te zetten van volcontinue (B) naar semi continue (A2) dan kan een stuurman van boord gehaald worden. Als er besloten wordt om in dagvaart (A1) de schepen in te zetten kunnen een schipper en een matroos van boord worden gehaald. De minimum bemanning die nodig is voor het exploiteren van de grote schepen in de dagvaart (A1) hoort tot de eigenaar van het schip. De andere bemanningsleden zullen ook in een poolsysteem worden gebracht die door het poolmanagement ingezet kunnen worden bij de verschillende schepen wanneer het nodig is. De schippers brengen naast het schip ook een deel van de bemanning in de pool. Het is aan het management van de pool om te beslissen hoe deze mensen worden ingezet. Als er gekozen

¹⁹ A1 = 14 op 24 uur (rust tussen 22.00 en 6.00), A2 = 18 op 24 uur (rust tussen 23.00 en 5.00) en B = 24 op 24 uur.

²⁰ uitrusting is gelijk aan S2 (alle schepen hebben een boegschroef).

wordt om in dagvaart te varen kunnen de vrijgekomen bemanningsleden worden uitgeleend aan andere pools of aan binnenvaartbedrijven die actief zijn in een ander deelsegment van de markt. In figuur 11 is een mogelijke structuur van de binnenvaartpool terug te vinden.

Figuur 11: structuur binnenvaartpool



Bron: Eigen bewerking op basis van Haralambides, 2003

Het poolmanagement sluit een lange termijn contract af voor het vervoer van lading tegen een vaste prijs (inclusief brandstofclausule). De bevrachter krijgt de zekerheid om voor een lange periode contracten af te sluiten. De opbrengsten van de contracten worden door het management ontvangen. Deze totale inkomsten worden verminderd met de totale reiskosten van alle schepen in de pool. Vervolgens wordt er een management fee in rekening gebracht voor de geleverde diensten. De netto opbrengsten worden dan verdeeld onder alle schepen die in de pool varen. Deze verdeling zal aan de hand van een verdeelsleutel geschieden.

Bij het opstellen van de pool is het ook noodzakelijk dat er een “huishoudelijk reglement” komt. In dit reglement wordt onder meer geregeld hoe de uiteindelijke in- en verdeling van het werk zal geschieden tussen de verschillende aangesloten schepen. Dit reglement moet worden opgesteld in overleg met de uiteindelijke poolleden. De aangesloten schippers hebben inspraak bij het opstellen van dit “huishoudelijke reglement”.

4.1.2 De verdeelsleutel van de binnenvaartpool

Zoals in figuur 11 al is aangegeven is de verdeelsleutel van de pool van essentieel belang. Deze verdeelsleutel moet zorgen voor een eerlijke verdeling van de netto-opbrengsten van de pool. Met eerlijk wordt hier bedoeld: de schepen die het laagste brandstofverbruik hebben moeten een hoger aandeel van opbrengsten hebben. Ook moeten schepen die meer ingezet gaan worden daarvoor beloond worden. Deze verdeelsleutel kan bepaald worden aan de hand van een vooraf vastgestelde formule. Een mogelijke formule kan er als volgt uitzien²¹:

$$VS = f(BV, Laadcap, N_{dagen}, Trade\ factor, N_{bakken}) \quad (1)$$

VS = verdeelsleutel

BV= brandstofverbruik

Laadcap = laadcapaciteit

²¹ Op basis van Haralambides, 2003.

N_{dagen} = het aantal dagen dat het schip aan het varen is voor de pool

N_{bakken} = het aantal duwbakken dat een bepaalde eigenaar heeft

Trade factor = een factor die aangeeft hoe goed een bepaald schip ingezet kan worden op een bepaalde route (= scheepsontwerp specifiek element). (bv. geschiktheid om op laagwater vracht te vervoeren of breedte beperkingen voor bepaalde vaargebieden, etc.)²².

Deze verdeelsleutel zal apart bepaald moeten worden per pool, maar moet voor ieder schip in de pool gelijk zijn. Een andere manier om de verdeelsleutel te bepalen is door middel van een bevraging van *brokers* wat het verdienpotentieel is van een bepaald schip. Op basis daarvan kan een schip een bepaalde score krijgen die de basis vormt voor de berekening van de verdeelsleutel.

4.1.3 Aantal pools

Er kan natuurlijk niet één enkele grote binnenvaartpool van grote drogeladingschepen gemaakt worden. Voor coöperaties geldt een maximale capaciteit van 500.000 ton. Als dit maximum wordt gehanteerd en alle grote schepen zich aanmelden dan zouden er zeker 6 pools zijn. Het is echter niet te verwachten dat er maar 6 pools gaan ontstaan. Het is eerder te verwachten dat er specialisatie gaat optreden op verschillende routes (Rotterdam – Antwerpen, Rotterdam – beneden Rijn, Rotterdam – boven Rijn, etc.) en op de vervoerde vracht (kolenpools, containerpools). Op iedere *trade* moeten meerdere pools actief zijn, eigenlijk in analogie met de container- en bulkvaart op zee. Hierdoor zullen meer pools gaan ontstaan.

4.1.4 Voordelen van de pool

De binnenvaartpool heeft een aantal grote voordelen:

- Doordat er meerdere schepen onder één management komen te staan is het mogelijk om tot capaciteitsbeheersende maatregelen te komen (zoals *slow steaming*, het vaarregime aanpassen of zelfs het opleggen van een aantal schepen). Het poolmanagement is verantwoordelijk voor de brandstofkosten, waardoor het ook mogelijk is dat het management de snelheid van de schepen gaat bepalen. Hierdoor is het mogelijk om de capaciteit te managen.
- De pool kan contracten die een bepaalde periode (bijvoorbeeld een jaar) aanbieden in plaats van losse reisbevrachtingen omdat het de beschikking heeft over meerdere schepen. Hierdoor is het mogelijk om prestatiegaranties af te geven aan verladende partijen (betrouwbaarheid). Ook is het mogelijk om het laagwaterrisico door de pool te laten internaliseren. De lange termijn contracten kunnen dan iets verhoogd worden om dit risico af te dekken. In tijden van diepwater kan er door de pool een buffer worden aangelegd die gebruikt kan worden om ten tijde van laag water de schippers te compenseren. Hierdoor kan er prijsstabilisatie optreden. Dit is zowel in het voordeel van de verladende partijen alsook voor de binnenvaartschippers (constante inkomsten). Het poolmanagement kan dus veel beter het aanbod van ladingcapaciteit aanpassen aan veranderende economische omstandigheden dan individuele schippers.
- Doordat er wordt samengewerkt met andere schepen onder een centraal management is er ook sprake van risicospreiding. Dit is een belangrijk element voor de banken. De banken kunnen er zelfs op aan gaan dringen dat binnenvaartschippers mee gaan doen in een pool. Hierdoor neemt het risico af en kan er bijvoorbeeld korting worden gegeven op de rente. Schippers die niet in een pool willen, betalen dan een toeslag op de rente om het verhoogde risico te dekken.
- Door de grotere schaal van de pool is het mogelijk om de positie van de binnenvaart in de totale logistieke keten te vergroten. Hierdoor kan het mogelijk worden om als pool te onderhandelen met een havenbedrijf om kortingen te bedingen op de havengelden en om bij de containerterminals betere “laad- en lostijd” af te dwingen.

²² Hier zou in later fase ook een duurzaamheidselement aan gekoppeld kunnen worden.

- Doordat er een centraal management is, ontstaat er betere controle op de sector. De kans op het creëren op overcapaciteit neemt zeer sterk af.
- Doordat er een beperkt aantal pools is, is het voor de overheid makkelijker geworden om via deze pools de innovatiedoelstellingen te behalen. De pool zorgt voor een vast inkomen, terwijl de scheepseigenaren een incentive hebben om de brandstofkosten te minimaliseren (zie de verdeelsleutel). Door het brandstofverbruik te verminderen, vermindert natuurlijk ook de uitstoot. Dit sluit perfect aan bij de doelstellingen van de Europese Commissie.
- Doordat een gedeelte van de binnenvaartsector gaat samenwerken in poolsystemen worden deze pools ook minder gedomineerd door een beperkt aantal bevrachtingskantoren. Het aantal bevrachtingkantoren is veel minder dan het huidige aantal binnenvaartbedrijven²³ (Verberk, 2010). Door een poolstelsel in te voeren wordt ook dit element meer in balans gebracht (voor de grote binnenvaartschepen) (zie ook figuur 8). Een mogelijkheid is om de bevrachter te integreren in het management van de pool.

4.2 Onderzoek naar de mogelijkheid om de garantieregeling Borgstelling MKB-kredieten aan te passen en/of geleidelijk af te schaffen

Naast het feit dat de binnenvaartsector zelf moet herstructureren, moet ook de Nederlandse overheid haar beleid ten aanzien van de binnenvaart heroverwegen. Zoals al eerder genoemd in dit artikel is de binnenvaart op dit moment niet uitgesloten van de BMKB. Zoals ook al aangegeven heeft het bestaan van deze garantieregeling er voor gezorgd dat een deel van het risico dat bij de private markt hoort overgeheveld is naar de publieke sector. Er kan daardoor betoogd worden dat als deze regeling er niet was geweest er niet zoveel krediet beschikbaar gesteld zou zijn geweest door de banken en dat daardoor minder (grote) schepen gebouwd zouden zijn.

Echter wat hier ook genoemd moet worden is dat deze regeling er ook voor gezorgd heeft dat er kredieten beschikbaar werden gesteld door de banken om binnenvaartschepen te laten bouwen toen deze nodig waren. Zoals in figuur 1 al is aangegeven hield tot 2006 de ontwikkeling van de laadcapaciteit in de drogelandingsvloot gelijke tred met de vraagontwikkeling. Of te wel, de schepen die toen werden toegevoegd waren ook nodig en mede door de BMKB is het mogelijk geworden om voor deze toenemende vraag nieuwere en moderne schepen te laten bouwen.

Deze regeling heeft dus zeker nut gehad maar heeft ook bijgedragen aan het ontstaan van overcapaciteit in de drogelandingssector. Het laten bestaan van deze regeling in zijn huidige vorm is daarom niet wenselijk. De regeling kan worden toegepast wanneer deze nodig is (wanneer er een toename in de vraag wordt verwacht) en deze zou moeten worden afgeschaft voor nieuwe gevallen wanneer er situatie van overcapaciteit dreigt te ontstaan. Hiervoor is er dus een constante monitoring van de hele drogelandingssector nodig. Iets wat op dit moment nog niet gebeurt. Wat verder nog gesteld kan worden is dat het volledig afschaffen van deze regeling een enorme impact zal hebben op de financiering en de financierbaarheid van de schepen. Zeker omdat de financieringseisen door de banken al aangescherpt zijn. Daarom moeten de mogelijke gevolgen van het afschaffen van deze regeling eerst onderzocht worden. Een mogelijke piste in dergelijk onderzoek zou een geleidelijke afbouw van deze regeling kunnen zijn²⁴. Het onderzoek bestudeert best ook het effect van deze regeling op de concurrentiepositie van de in Nederland gefinancierde schepen op schepen die in andere landen zijn gefinancierd.

²³ In de drogelandingsvloot waren in 2008 in Nederland en België meer dan 4.000 binnenvaartbedrijven actief.

²⁴ Dit naar analogie van de problematiek omtrent de hypotheekrenteaftrek.

5. Oplossing om de overcapaciteit in het segment van de grote binnenvaartschepen te verkleinen

De hierboven aangedragen structuurverandering is geen directe oplossing voor het huidige probleem van de overcapaciteit van de grote schepen. Dit is echter wel een vereiste die gesteld moet worden aan de sector om de sector te professionaliseren en er voor te zorgen dat er over een paar jaar niet weer precies dezelfde problemen gaan voorkomen. Daarom worden een viertal punten uitgewerkt die door de sector zelf genomen moeten worden om de huidige problematiek van overcapaciteit aan te pakken.

- 1) Er zijn in het verleden een aantal verschillende capaciteitsbeperkende maatregelen genomen om de binnenvaartsector te helpen²⁵. Deze maatregelen zijn ingegaan op 1989 en liepen tot 2003. Maar deze maatregelen hebben alleen een korte termijn effect. Nadat de overcapaciteit is weggewerkt en de maatregelen vervallen, begint het hele proces weer van voor af aan. Deze capaciteitsbeperkende maatregelen zijn tot nu toe nodig geweest om de capaciteit terug te brengen, omdat binnenvaartschepen niet op een natuurlijke wijze afgevoerd worden. De schepen gaan namelijk lang mee (lange technische levensduur). Na verloop van tijd ontstaat er weer schaarste op de binnenvaartmarkt, waardoor er weer nieuwe schepen besteld worden en binnen de kortste keren ontstaat er weer overcapaciteit en zijn we terug bij af (korte termijn denken). Daarom is het van het grootste belang dat de sector geherstructureerd wordt (zie sectie 4). Zonder deze herstructurering is iedere mogelijke korte termijn oplossing kansloos op de lange termijn.
- 2) Een algemene sloopregeling is op dit moment niet nodig. Dit komt omdat een dergelijke regeling er voornamelijk voor gaat zorgen dat de kleine schepen gaan verdwijnen. Dit is ook wat duidelijk werd in figuur 6. Zeker als we letten op de leeftijden van de verschillende groepen binnenvaartschepen zullen vooral de Spitsen en Kempenaars worden afgevoerd. Deze schepen worden toch al afgevoerd omwille van hun hoge leeftijd. Daardoor zal de oude sloopregeling dit proces alleen maar gaan versnellen, met dramatische gevolgen. Het aantal kleine schepen neemt nog sneller af, waardoor een groot deel van het bevaarbare binnenvaartnetwerk in België en Nederland niet meer gebruikt wordt, terwijl de pijn in de grote ladingvloot niet wordt opgelost (afnemend aantal kleine schepen en te veel grotere schepen die blijven). Een mogelijkheid zou kunnen zijn om een beperkte sloopregeling voor de grote drogeladingschepen te ontwikkelen. Hierbij worden de andere binnenvaartschepen uitgesloten van deze regeling, waarbij deze schepen dan ook niet hoeven mee te betalen. Naar deze oplossing is verder onderzoek vereist voordat er besloten kan worden of dit een haalbaar alternatief is.

Verder is een groot deel van de huidige overcapaciteit niet het gevolg van een te veel aan schepen, maar van een groot aandeel aan variabele capaciteit die afhankelijk is van de waterstanden (toegenomen diepgang). Dit kan alleen beheerst worden als de verschillende binnenvaartschepen gaan samenwerken in een poolsysteem.

- 3) Bij een groot gedeelte van de schippers van de grote binnenvaartschepen is de financiële situatie zeer precair. Veel schepen hebben op dit moment een veel grotere hypothecaire schuld dan wat de huidige marktprijs is voor deze schepen. Sommige van deze specifieke gevallen kunnen niet gered worden, ook niet als de structuur in de binnenvaart verandert. Op dit moment is niet precies bekend hoe groot deze preciaire situatie is. Hier is dus meer onderzoek naar nodig.

²⁵ Oud voor nieuw-regeling en de sloopregeling (EEG-verordening 1101/89).

Als in sommige gevallen er toch binnenvaartschippers failliet gaan, moeten hun schepen niet terug op de markt worden gebracht. Het is in het belang van de sector (en dus ook voor de banken) om deze schepen af te voeren. Zoals al eerder geschetst in sectie 3.5, komen deze schepen anders tegen een lagere prijs weer terug op de markt en zet dit weer druk op de overgebleven schepen. Deze koude sanering (Luman, 2013) is niet wat de sector vooruit helpt, te meer omdat dit proces lang kan duren.

De schepen die failliet gaan kunnen gesloopt worden²⁶. Als een jong groot schip failliet gaat kan dat dit schip worden “omgeruild” met een ouder schip van een gelijkaardig tonnage²⁷. Uit sectie 2 is gebleken dat voor ongeveer 280.000 ton aan capaciteit uit de markt moet verdwijnen om tot dezelfde situatie als in 2008 te komen. Als er gekozen wordt om de schepen te slopen zijn de kosten daarvan voornamelijk afhankelijk van de afschrijving die de banken moeten doen op deze schepen. De kosten hiervan zouden voor een deel kunnen worden verwerkt in een risico-opslag die de banken kunnen opleggen in de rente die andere schippers op hun uitstaande hypotheek moeten betalen.

- 4) Wat betreft het aantal nog niet afgebouwde casco's kan het volgende worden opgemerkt. Het is niet in het belang van de sector dat wanneer een aantal grote schepen via een faillissement afgevoerd wordt (zie punt 3), deze casco's afgebouwd gaan worden en in de markt gezet gaan worden. Een bijkomende maatregel moet zijn dat deze casco's niet in de Europese binnenvaartmarkt terechtkomen. De financiers van deze casco's kunnen deze schepen afschrijven en afvoeren naar een sloopwerf. Of voor deze casco's kan een andere bestemming worden gezocht in andere binnenvaartlanden²⁸.

6. Samenwerking

6.1 Samenwerking met alle actoren in de sector

Zoals al eerder uiteengezet in sectie 3 zijn de huidige problemen in het segment van de grote drogeladingschepen niet te wijten aan een specifieke actor. Alle spelers in de binnenvaart hebben bijgedragen aan de huidige situatie. Het is daarom dat ook alle actoren een bijdrage moeten gaan leveren om weer uit de problemen te komen. De binnenvaartschippers zijn aan zet om de sector te herstructureren en te professionaliseren. De banken kunnen meehelpen door de failliete schepen af te schrijven en af te voeren (slopen of uitvoeren naar andere landen). De Nederlandse overheid kan een bijdrage leveren door het opzetten van de pools (samenwerkingsverbanden) te faciliteren. Ook kunnen ze een bijdrage leveren door een onderzoek te starten naar het geleidelijke afschaffen van de MKB-kredieten. Alleen door samen te werken met alle binnenvaartactoren is het mogelijk om uit de huidige problemen te komen.

6.2 Samenwerking op een internationaal vlak

Bij deze samenwerking horen ook de binnenvaartactoren van de andere binnenvaartlanden zoals België, Frankrijk en Duitsland. De binnenvaartsector is een internationale sector waarbij het werkterrein van de schepen niet gebonden is aan landsgrenzen. Het is daarom dat eventuele aangedragen oplossingen om de sector te verbeteren door alle landen ondersteund moet worden. Het is niet in het belang van de sector dat ieder land met eigen maatregelen komt, zodat er een lappendeken van maatregelen gaat ontstaan. Samenwerking op het internationale vlak is van groot belang. Te meer omdat de binnenvaart zeer belangrijk is voor België, Nederland, Frankrijk en

²⁶ Een andere optie zou kunnen zijn om deze schepen te verkopen aan andere binnenvaartlanden (Brazilië, China, V.S. etc.). Voor dit element is er meer onderzoek nodig om te kunnen concluderen of dit op een grote schaal mogelijk optie is.

²⁷ Deze mogelijkheid moet ook verder onderzocht worden of dat dit mogelijk is.

²⁸ Ook voor dit element is er meer onderzoek nodig om te kunnen concluderen of dit mogelijk is.

Duitsland. Nederland en België hebben de beschikking over een groot en zeer fijnmazig waterwegennetwerk dat een belangrijke rol heeft in het duurzaam vervoeren van vracht. Dit wordt nog eens onderstreept als er gewezen wordt op de hoge concentratie van grote zeehavens in beide landen (Rotterdam, Antwerpen, Gent, Amsterdam, enz.) die allemaal zijn aangesloten op het binnenvaartnetwerk.

7. Conclusies

In dit artikel is het probleem van de overcapaciteit van de grote drogeladingschepen in de binnenvaart geanalyseerd. Er is aangetoond dat er overcapaciteit is en dat dit zich vooral voordoet bij de grote schepen. Een groot deel van de ontstane overcapaciteit is afhankelijk van de waterstanden. Dit is het gevolg van steeds grotere en diepere schepen die in de vaart zijn genomen.

Naast de vloot is ook de sector zelf geanalyseerd. Hieruit werd duidelijk dat de binnenvaartsector bestaat uit twee verschillende markten: de primaire markt (tussen de verlader en de bevrachter) en een secundaire markt (tussen de bevrachter en schipper). In de eerste markt is er duidelijke sprake van consolidatie, terwijl in de tweede markt (en dan vooral aan de kant van de schippers) de sector versnipperd is er geen enkele vorm van consolidatie is. Terwijl de oplossing voor de sector juist in het verregaand samenwerken zit tussen de verschillende schippers. Door samen te werken in een poolsysteem is het mogelijk om de grote variabele capaciteit (reservecapaciteit) onder controle te krijgen. Verder kan de positie van de binnenvaart in de totale logistieke keten verbeteren. Omdat de huidige problemen toe te schrijven zijn aan bijna alle binnenvaartactoren, is het van belang om gezamenlijk met oplossingen te komen om uit de huidige problematische situatie te komen. De binnenvaartsector heeft zeker een goede toekomst in het verschiet, mits in de toekomst wordt samengewerkt door alle binnenvaartactoren!

Bronnen

Beelen, 2011; *Structuring and modeling decision making in the inland navigation sector* Antwerp: UA, 2011.- 314 p.

Bureau Voorlichting Binnenvaart; <http://www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/>

CCR, 2013; Waterstanden KAUB verkregen via N. Kriedel

Vereniging de binnenvaart, 2013; <http://debinnenvaart.nl/>

Dullaert W., Meersman H., Moglia F., van de Voorde E., 1998; Regulation and deregulation in inland navigation 8th WCTR proceedings p321- p334

DLC, 2013; Droge lading comité 2013

EUROSTAT, 2013; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>

- Transport by type of good (from 2007 onwards with NST2007) (iww_go_atygo)
- Transport by type of good (1982-2007 with NST/R) (iww_go_atygo07)

FOD economie, 2008; Vervoer binnenscheepvaart, 2006

Haralambides, 2003; The economics of bulk shipping pools
Center for maritime economics and logistics (MEL), Erasmus University Rotterdam

Hekkenberg, 2012; Inlands hips for efficient transport chains; Tu Delft 2012 – 299p.

informatie.binnenvaart, 2013; <http://www.informatie.binnenvaart.nl/veiligheid/522-afladen-op-waterstand.html>

Luman, 2013; ING Economische Bureau, Herstel binnenvaart uit *zicht wacht de drogeladingvloot een warme of koude sanering*

NEA, 2003; Onderzoek kosten per uur in de binnenvaart, specificatie van de kosten per reisfase voor verschillende scheepstype; Rijswijk April 2003

Promotie binnenvaart Vlaanderen; www.binnenvaart.be

Van Dijk, van Bakkum en van den Boogaard, 2012; Marktwerving en samenwerking in de binnenvaart
Een rapportage in opdracht van het transitiecomité binnenvaart

van Hassel , 2011.- Decreased supply on the small inland waterway network: causes and consequences in Future challenges for inland navigation : a scientific appraisal of the consequences of possible strategic and economic developments up to 2030 / Sys, Christa [edit.]; Vanelislander, Thierry - ISBN 978-90-5487-854-4 - Antwerp, University Press Antwerp, 2011

Verberk, 2010; Advies binnenvaartambassadeur, september 2011