

SCHUTTEVAER

Universiteit Antwerpen pleit voor grote binnenvaartbedrijven

Traditionele binnenschipper moet verdwijnen

Door Justin Gleissner

De macht van de binnenschipper is nul! Zo onomwonden stelt professor Edwin van Hassel het naar aanleiding van het verschijnen van het rapport 'De binnenvaart; traditionele modus of innovatieve toekomst?' van de Universiteit Antwerpen. Het rapport concludeert dat de binnenvaart in België een mooie toekomst voor de boeg heeft als de sector voor innovatie kiest. Nieuws / [3](#)

Universiteit Antwerpen pleit voor grote binnenvaartbedrijven

Traditionele binnenschipper moet van toneel verdwijnen

Door Justin Gleissner

De macht van de binnenschipper is nul! Zo onomwonden stelt professor Edwin van Hassel het naar aanleiding van het verschijnen van het rapport 'De binnenvaart; traditionele modus of innovatieve toekomst?' van de Universiteit Antwerpen.

Het rapport concludeert dat de binnenvaart in België een mooie toekomst voor de boeg heeft als de sector voor innovatie kiest. 'Als de binnenschipper geen macht heeft, komt dat omdat de sector altijd een verzameling van Einzelgängers is geweest, waarbij individualisme de boventoon voerde, wat resulteerde in een onevenwichtig onderhandelingsproces met verladers en overeenkomstige prijsvorming als gevolg', zegt Van Hassel, als een van de auteurs van de studie, die werd uitgegeven door het Departement Transport en Ruimtelijke Economie. Als voorbeeld haalt hij de sterk geconcentreerde vraag naar scheepsruimte aan, waar tegenover honderden slecht georganiseerde éénmansbedrijfjes staan. Zo is 70% van het ladingaanbod in de tankvaart in handen van slechts 10 bevrachtingskantoren. Individuele vervoerders kunnen daar weinig of geen marktmacht tegenover plaatsen. Het resultaat is lage prijzen, zeker bij laagconjunctuur.

De studie adviseert concentratie door fusies of overnames om de onderhandelingspositie van de sector te versterken. Dat zou kunnen leiden tot rationalisering, schaalvoordelen, lagere inkooprijzen en hogere efficiëntie.

Ook poolvorming kan tot concentraties leiden, waarbij een vloot van gelijksoortige schepen van verschillende eigenaars onder één management zou opereren en dankzij schaalvergroting de mogelijkheid krijgt grote contracten binnen te halen. Die Einzelgängers van weleer behoren dan tot een groter organisatorisch netwerk dat de schepen in de pool geoptimaliseerd kan inzetten.

Bijkomende voordelen zijn een stabilisering van de inkomsten, het delen van risico's, betere financiële mogelijkheden, penetratie in beschermde markten, het delen van gepatenteerde technologieën en betere dienstverlening.

De universiteit suggereert de oprichting van een 'Pool Management Company', die deelnemende schepen als één vlooteenheid beheert, de inkomsten ontvangt en onder de participanten verdeelt.

Schone techniek

De studie besteedt ook aandacht aan de duurzaamheid van de binnenvaart. Het schip was lange tijd aanzienlijk schoner dan het wegtransport, maar die voorsprong loopt snel terug. Om het ecologisch imago van het schip op te krikken is uitstootvermindering nodig. De transporteconomen raden aan dit te realiseren met overheidssteun of investeringssubsidies voor de toepassing van milieuvriendelijke motortechnieken en de ontwikkeling van efficiëntere aandrijvingen.

De studie wijst op mogelijke technologische innovaties zoals efficiëntere scheepsrompen en het gebruik van brandstofcellen. Winst kan ook worden geboekt bij operationele innovaties, zoals slimme reisplanning en snellere overslag.

De auteurs, naast Van Hassel zijn dat Christa Sys, Eddy Van de Voorde en Thierry Van Elslander, zien vooral heil in de komst van een nieuwe generatie, beter opgeleide binnenvaartondernemers die de oudere, meer traditionele schippers gaan vervangen en sneller zullen inzetten op nieuwe digitale ontwikkelingen, betere logistieke oplossingen en financiële innovaties.

Overigens krijgen de banken een veeg uit de pan. Door technisch failliete schepen in de vaart te houden, waren zij volgens de onderzoekers mede verantwoordelijk voor de langdurig slechte marktsituatie in de binnenvaart.

www.repec.org



Professor Edwin van Hassel van de Universiteit van Antwerpen: 'Als de binnenschipper geen macht heeft, komt dat omdat de sector altijd een verzameling van Einzelgängers is geweest.'

(Foto Dirk van der Meulen)