Langetermijnvisie Schelde-estuarium

Second opinion economisch onderzoek

oktober 2000

RA/00-434

Langetermijnvisie Schelde-estuarium

Second opinion economisch onderzoek

oktober 2000

RA/00-434

Projectbureau LTV
Postbus 2814
2601 CV Delft
Tel. +31 15 2191566
Fax. +31 15 2124892
E-mail: ltv@resource.nl

document	Second opinion economisch onderzoek
versie	1
auteur(s)	Prof. Dr. Hugo Roos, Prof. Dr. Frank Witlox, Johan Gauderis (redactie)
paraaf	9
bestand	\\SERVER\PROJECTS\Projecten\Ltv\LTV5\8 Audits\Toegankelijkheid\434-jga Second opinion economisch onderzoek.doc
pagina's	
datum	5 oktober 2000
screener	
paraaf	
datum	

Inhoudsopgave

1 Inleiding 1

2 Onderzoeksvragen gesteld aan de transporteconomische studie 3

3 Algemene beoordeling van het uitgevoerde onderzoek 5

4 Beoordeling per onderzoeksvraag 7

4.1 Onderzoeksvraag 1: Hoe zal de groei van de wereldhandel zich in de toekomst ontwikkelen, en wat betekent dit voor de maritieme overslag in het Scheldebekken? 7

4.2 Onderzoeksvraag 2: Hoe zal de (zee)scheepvaart zich ontwikkelen, gegeven de ontwikkeling van de maritieme overslag in het Scheldebekken? 7

4.3 Onderzoeksvraag 3: Welke rol speelt de binnenvaart in het transport op de Westerschelde? 8

4.4 Onderzoeksvraag 4: Gegeven de groeiprognoses, wat zijn de economische gevolgen voor de havens, de regio als de vaargeul wordt verruimd? En wat als dit niet gebeurt? 8

5 Prioriteiten voor toekomstig onderzoek 9

1 Inleiding

In opdracht van de Technische Schelde Commissie (TSC) wordt een Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium opgesteld. Hoofddoel van de Langetermijnvisie is het bieden van een gemeenschappelijke basis voor de ontwikkeling van een bilateraal Scheldebeleid.

In het kader van de ontwikkeling van de Langetermijnvisie werd een transporteconomisch onderzoek uitgevoerd om de verwachte trends in het scheepvaartverkeer naar het Scheldebekken in kaart te brengen, en de implicaties voor de vereiste toegankelijkheid af te leiden. Dit onderzoek werd in de periode december 1999-april 2000 door Policy Research Corporation N.V. uitgevoerd. De resultaten zijn verwerkt in het rapport: *Nut en noodzaak verruiming vaarweg van en naar de havens in het Scheldebekken*, april 2000.

De TSC besloot op 13 juli 2000 om de onderzoeken uitgevoerd in het kader van de Langetermijnvisie aan een wetenschappelijke toetsing te onderwerpen. In het geval van de transporteconomische studie nam deze toetsing de vorm aan van een ‘second opinion’ door twee onafhankelijke wetenschappers.

De audit van de economische studie werd uitgevoerd door het volgende team:

- Prof. Dr. Hugo Roos, Erasmus Universiteit Rotterdam, Faculteit Economische Wetenschappen
- Prof. Dr. Frank Witlox, Universitaire Faculteiten Sint-Ignatius, Vakgroep Transport & Ruimtelijke Economie

Elke auditor heeft zijn bevindingen in een persoonlijk verslag gerapporteerd. Op basis hiervan werd door de auditors een gemeenschappelijk verslag opgesteld. De door het Projectbureau geleverde secretaris van het auditteam (de heer Johan Gauderis) heeft bij het organiseren van de audit en het samenstellen van dit document geassisteerd. Het auditrapport wordt als RA-rapport uitgebracht. De inhoud is volledig de verantwoordelijkheid van de auditeurs.

Het verslag heeft de volgende indeling:

- onderzoeksvragen gesteld aan de transporteconomische studie;
- algemene beoordeling van de uitgevoerde transporteconomische studie;
- beoordeling per onderzoeksvraag;
- prioriteiten voor toekomstig onderzoek.

2 Onderzoeksvragen gesteld aan de transporteconomische studie

In de offertevraag voor de transporteconomische studie werden de volgende onderzoeksvragen gespecificeerd:

1 Hoe zal de groei van de wereldhandel zich in de toekomst ontwikkelen, en wat betekent dit voor de maritieme overslag in het Scheldebekken?
2 Hoe zal de (zee)scheepvaart zich ontwikkelen, gegeven de ontwikkeling van de maritieme overslag in het Scheldebekken?
3 Welke rol speelt de binnenvaart in het transport op de Westerschelde?
4 Gegeven de groeiprognoses, wat zijn de economische gevolgen voor de havens, de regio als de vaargeul wordt verruimd? En wat als dit niet gebeurt?

3 Algemene beoordeling van het uitgevoerde onderzoek

Binnen de krappe tijdsruimte voorzien voor de studie was het onmogelijk een diepgaande en goed gefundeerde analyse uit te voeren van alle transporteconomische aspecten van de toegankelijkheid van de havens in het Scheldebekken. Hiermee moet rekening gehouden worden bij de interpretatie van de onderstaande beoordeling van het uitgevoerde werk.

De grote verdienste van het onderzoek is dat de beschikbare informatie over de trends in de scheepvaart op het Scheldebekken en het economisch belang van de toegankelijkheid werd verzameld en op bevattelijke wijze voorgesteld.

De onderzoekers hebben zeer goed werk verricht in de analyse van de globale trends in de scheepvaart, en de implicaties die dit kan hebben voor de Scheldehavens.

Bij de vertaling van deze trends naar scenario's voor de havens in het Scheldebekken toonden de onderzoekers echter te weinig creativiteit. In tegenstelling met de analyse van de globale trends wijzigt de aanpak hier naar een 'lineair denken', gebaseerd op extrapolaties die onvoldoende onderbouwd zijn door een marktanalyse.

De auditors scharen zich achter het belangrijkste besluit van het onderzoek, namelijk dat een verdere verdieping zodat schepen met een diepgang tot 14m getij-onafhankelijk Antwerpen kunnen bereiken, noodzakelijk is om de concurrentiepositie van de havens in het Schelde-estuarium te behouden. Ze zouden dit besluit echter op een andere wijze onderbouwen.

4 Beoordeling per onderzoeksvraag

4.1 Onderzoeksvraag 1: Hoe zal de groei van de wereldhandel zich in de toekomst ontwikkelen, en wat betekent dit voor de maritieme overslag in het Scheldebekken?

De onderzoekers bieden een degelijk en informatief overzicht van de ontwikkelingen van de globale en Europese groeitrends in de maritieme goederenoverslag, de evolutie van de scheepsgrootte, de strategieën in de concurrerende havens en de ontwikkelingen in de internationale containervaart. Voor deze laatste worden drie toekomstscenario's ontwikkeld, gebaseerd op een marktgerichte analyse van de strategieën van de rederijen.

4.2 Onderzoeksvraag 2: Hoe zal de (zee)scheepvaart zich ontwikkelen, gegeven de ontwikkeling van de maritieme overslag in het Scheldebekken?

Bij de afleiding van de implicaties voor de maritieme overslag in het Scheldebekken gebruiken de onderzoekers echter een andere aanpak. De marktgerichte analyse wordt verlaten voor een 'lineair denken', gebaseerd op extrapolaties van historische trends. Er ontbreekt een diepgaande analyse van het marktgedrag van de lokale actoren, met name de naties. De centrale vragen zijn hier:

- hoe spelen de naties in op de eerder geschetste globale en Europese ontwikkelingen (het spel tussen reders en naties)?
- wat is de rol van de diepgang in dit spel?

De auditors reiken een aantal bouwstenen voor dergelijke analyse aan.

De naties hebben moeite om de eisen gesteld door de reders te volgen. Om hierop te reageren moeten zij twee types van flexibiliteit kunnen uitspelen: geografische en technologische.

Inzake de geografische flexibiliteit stelt zich de vraag of landinwaartse locaties voordelig of nadelig zijn. Tot op heden werden landinwaartse locaties als voordelig beschouwd. De kost van het zeevervoer is lager dan dat van landvervoer, en indien de zeeschepen verder landinwaarts kunnen varen, dalen de totale transportkosten. Thans wordt echter een stijgend belang aan de omlooptijd van de schepen gesteld. De (container)rederijen wensen de tijd besteed in de havens zo veel mogelijk te beperken. Dit pleit voor zeelocaties met korte aanlooproutes. Zo de naties hun trafiek wensen te behouden, moeten zij kunnen inspelen op de wensen van de reder en desgewenst (ook) een zeelocatie aanbieden.

De technologische flexibiliteit verwijst naar de vraag van de reders om hogere overslagproductiviteiten, alweer om de omlooptijden van de schepen te verkleinen. Nieuwe sites bieden in dit verband meer mogelijkheden dan oude sites. Op een nieuwe site kan een veel efficiëntere inrichting bereikt worden dan door de herstructurering van een oude site. Om hun marktpositie te kunnen behouden of versterken moeten de naties dus kunnen beschikken over nieuwe sites.

De eisen aan de toegankelijkheid moeten beschouwd worden in deze context van geografische en technologische flexibiliteit. De onderzoeksvraag is dus: wat betekent een verdere verdieping

voor de flexibiliteit van de naties? Er moet vermeden worden dat de verdieping dient om het aanbod van de natiediensten te stabiliseren in een dynamische markt. Hierdoor zouden immers op lange termijn nog grotere problemen met de concurrentiepositie van de Scheldehavens ontstaan.

4.3 Onderzoeksvraag 3: Welke rol speelt de binnenvaart in het transport op de Westerschelde?

De analyse van de binnenvaart wordt gekenmerkt door hetzelfde gebrek als de analyse van de maritieme trafiek. De aanpak is gebaseerd op lineaire extrapolaties van relatief oude gegevens. Een diepgaande analyse van de rol van de binnenvaart ontbreekt.

De auditors wijzen in dit verband op het feit dat de binnenvaart bijzonder belangrijk is voor de binding van de trafiek aan de regio. De beschikbaarheid van goedkoop binnenvaartvervoer voor het transport naar het hinterland is een sterke concurrentiële troef van het Schelde-estuarium.

4.4 Onderzoeksvraag 4: Gegeven de groeiprognoses, wat zijn de economische gevolgen voor de havens, de regio als de vaargeul wordt verruimd? En wat als dit niet gebeurt?

De aanpak is bijzonder pragmatisch. Er worden arbitraire aannames gemaakt omtrent de relatie tussen diepgang en trafiekverlies (bij voorbeeld: uitkomst 14m = uitkomst 15m * 0,92). Vermoedelijk was het binnen de beschikbare tijd en met de beschikbare gegevens niet mogelijk om een meer diepgaande analyse uit te voeren. Een sensitiviteitsanalyse om de gevoeligheid van de resultaten ten opzichte van de aannames te bepalen, had een meerwaarde kunnen zijn.

5 Prioriteiten voor toekomstig onderzoek

Voor een uitspraak over de maatschappelijke wenselijkheid van een verdere verdieping is een sociaal-economische kosten-batenanalyse noodzakelijk, waarin zowel de kosten als de baten van een verdere verdieping tegenover elkaar afgewogen worden. Dit behoorde niet tot de opdracht van de hier beoordeelde studie.

De kosten-batenanalyse moet gebouwd zijn op een solide analyse van het marktgedrag van de betrokken partijen (reders, naties,...).

De huidige studie concentreerde zich op het containerverkeer naar Antwerpen en Vlissingen. Het bulkverkeer en het verkeer naar de andere Scheldehavens (Gent en Terneuzen), hoewel minder belangrijk, zijn toch niet te onderschatten inzake economische effecten en baten.