

Problemen van en voor de Belgische binnenscheepvaart

door D. DEDECKER

Beheerder-direkteur van de N.V. Deltabank

Voordracht dd. 16 december 1964

Taak en plaats van het vervoer in de economie.

Indien men het verkeer in zijn meest algemene zin wenst te omschrijven, dan zou men kunnen zeggen dat het de uitwisseling van gedachten en goederen en het verplaatsen van personen is; in feite dus het overbruggen van een ruimtelijke afstand bij middel van gelijk welk kommunikatiemiddel om behoeften ten aanzien van personen en goederen te bevredigen. Uit deze formulering kan men afleiden, dat het verkeer zo oud is als de mensheid zelf is en, dat het dus een basis-functie te vervullen heeft in het voorzien en ontwikkelen van de geestelijke en materiële levensbehoeften van iedere persoon en de gemeenschap.

Het verkeer en vervoer wordt bepaald door economische, technische en geografische factoren en de ontwikkeling ervan heeft aanleiding gegeven tot het ontstaan van ondernemingen die zich specialiseren in het produceren van de dienstverleningen om te voorzien in en het verzekeren van de hogeroomschreven behoeften.

Wij menen dat, in verband met het voorafgaande, hier nadrukkelijk dient gewezen op de zelfstandige plaats van het vervoer in het economisch leven van de gemeenschap. Het vervoer ligt aan de basis van de bloei en de ontwikkeling van handel en nijverheid en aan de welvaart van de gemeenschap en, bij de dienstverlenende taak van het vervoer is het produktieve element bepalend. Het vervoerwezen is gegroeid tot een nijverheid die diensten produceert en is als dusdanig

niet ondergeschikt aan de eigen-belangen van handel en industrie of het personenverkeer.

De moeilijkheden welke gerezen zijn in de relaties tussen het vervoer en Europese organismen (E.G.K.S. en E.E.G.) vinden dan ook hun oorzaak in de totaal verkeerde concepties van de opstellers van de verdragen ten aanzien van het vervoer.

Het vervoer was en is geen partner, doch wordt gezien als een *ondergeschikt bijkomstig middel* tot het verwezenlijken van een gemeenschappelijke markt. Het vervoer is geen «middel» in dienst van de belangen van handel en nijverheid — indien dit het geval zou zijn dan kon men evengoed het tegenovergestelde beweren — doch een gelijkwaardige schakel in het economisch leven van een gemeenschap.

Gezien de fundamentele taak van het vervoer komt iedere verbetering, zowel inzake infrastructuur voor wat de vervoermiddelen betreft, als het scheppen van omstandigheden waarin de activiteit van de vervoeronderneming zich maximaal kan ontwikkelen, ten goede aan de behoeften waarin het vervoer moet voorzien. In dit verband stelt zich trouwens de kwestie van de verhouding tussen Overheid en vervoer die wederzijds plichten en rechten hebben. Wij staan echter voor het feit, dat de inmenging van de Overheid in het vervoer steeds verder gaat en zelfs een gevaar inhoudt voor de toekomstige normale exploitatie in bepaalde takken van het vervoer. In hoeverre deze toenemende overheidsinmenging het resultaat is van een *politieke* vervoersekonomie daar waar het een *vervoersekonomische* politiek zou moeten zijn, willen wij hier buiten beschouwing laten, doch men kan zich niet ontdoen van de indruk, dat de houding van de Overheid ten aanzien van het vervoer als een geheel bepaald wordt, enerzijds, door het wanbegrip inzake de functie van het vervoer, en, anderzijds, door de belangen van één vervoertak, de spoorweg.

De structuur van het binnenscheepvaartbedrijf.

Het vervoer te water neemt in het geheel van het vervoer een zeer belangrijke plaats in en, het is verheugend te mogen vaststellen, dat het aandeel van het vervoer te water in het totaal transportvolume een steeds stijgende lijn vertoont.

Men kan het binnenscheepvaartbedrijf in twee grote klassen verdelen, nl. het eigen-vervoer en het beroepsvervoer.

Naast de eigenhandel-schipperij, een bedrijfstak die aan belang schijnt in te boeten en zich in hoofdzaak nog beperkt tot de Neder-

landse zand- en grinthandel, kennen wij tal van onderscheiden vormen van eigen-vervoer. Zo hebben wij de volledige gamma van het gespecialiseerd vervoer voor rekening van de handels- en industriële ondernemingen, eigenaressen van de schepen (bv. tankvaart, vervoer van bouwmaterialen, enz.). De belangrijkste groep in het eigen-vervoer — en wij menen dat hij daartoe principieel behoort — wordt gevormd door de rederijen die in het bezit zijn, resp. gecontroleerd worden door grote industriële- en handelsondernemingen. Deze groep, meestal omschreven door de benaming «kolen- en werkrederijen», neemt vooral in de Rijntrafiek een zeer belangrijke plaats in, daar de hiertoe behorende rederijen naast de bevoorrechte positie inzake de transporten van de ondernemingen waarmede zij verbonden zijn, hun vervoer-activiteit ook uitbreiden tot andere trafieken.

Wij wensen er hier trouwens op te wijzen, dat in de ontwikkeling van het nationaal- en het internationaal vervoer te water sedert het einde van de tweede wereldoorlog, een toename van het eigen-vervoer valt waar te nemen. Of deze toename zal blijven voortduren, moet natuurlijk worden afgewacht; de evolutie ervan zal echter door het beroepsvervoer in de binnenscheepvaart van nabij moeten gevolgd worden.

Het beroepsvervoer kan zich principieel niet verzetten tegen het bestaan of de ontwikkeling van het eigen-vervoer in de werkelijke betekenis van het woord. Dit wil echter niet zeggen, dat het eigen-vervoer geen gevaar in-zich-houdt voor de taak van het vervoer in het algemeen. Het beroepsvervoer, dat zijn dienstverleningen ter beschikking van iedereen stelt om in de vervoerbehoefden te voorzien, wordt door het eigen-vervoer opdrachten ontnomen, zodat ingevolge een grote ontwikkeling van het eigen-vervoer in bepaalde relaties de bezettingsgraad van het beroepsvervoer zelfs beneden het minimum zou kunnen komen te liggen en de taak van laatstgenoemde ten aanzien van de algemene vervoerbehoefden dan ook in het gedrang kan brengen. In deze zin heeft de Overheid dan ook de taak er over te waken dat het eigen-vervoer de algemene vervoerbehoefden niet schaadt. Wij menen echter dat het beroepsvervoer in de binnenscheepvaart over voldoende middelen beschikt om de ontwikkeling van het eigen-vervoer te beperken.

Het beroepsvervoer in de binnenscheepvaart, is niet alleen naar de structuur van de bedrijfsvormen, doch ook onder het oogpunt der taken, zeer verscheiden.

Naar bedrijfsvormen hebben wij in de eerste plaats de grote- en kleine rederijen die hun vervoerfunctie uitvoeren door transportover-

namen aan vaste prijs en op lange termijn; zij beantwoorden ongetwijfeld het best aan de taak van een vervoeronderneming in de binnenscheepvaart. De tweede groep wordt gevormd door de scheepsreders en eigen-schippers, die meestal vervoer per reis uitvoeren of hun schepen voor kortere of langere termijn verhuren aan rederijen die er hun vervoerverplichtingen mede uitvoeren; deze groep, die men in feite meer *als vervoeruitvoerders* dan als *vervoerondernemers* zou kunnen aanzien, wordt algemeen omschreven als «partikulieren».

Ongetwijfeld zou men ook de gespecialiseerde binnenvaartexpediteurs en sommige bevrachtingsondernemingen in de structuur van het binnenvaartbedrijf kunnen opnemen, omdat zij meer zijn dan gewone tussenpersonen. In feite zijn zij immers vervoerondernemingen geworden, die alleen voor wat het vervoermiddel zelf betreft, beroep doen op de diensten van derden.

Het ligt voor de hand, dat de talrijke verschillen naar aard, grootte, enz. van de diverse ondernemingen bepalende factoren zijn in de uitvoering van de taak van het vervoer te water en, zowel een invloed hebben op de exploitatie van de ondernemingen als op de remuneratie van de geproduceerde diensten.

Wij willen hier nader ingaan op de zg. reservepositie van de vloot der partikulieren. Het is ons inziens foutief de ganse vloot toebehorend aan deze groep als een reservevloot te beschouwen, daar een zeer groot gedeelte van het totaal vervoer te water in West-Europa uitsluitend afgestemd is op de door deze vloot aangeboden diensten.

Zoals in gelijk welke vervoertak moet het totaal der binnenscheepvaartondernemingen over een reserve-kapaciteit beschikken om aan een ongewoon groot ladingaanbod te kunnen voldoen. Ook de rederijvervoerondernemingen moeten over een reserve-kapaciteit beschikken; het is echter een feit, dat een niet onbelangrijk gedeelte van de partikuliere vloot deze reservekapaciteit vormt. Gezien het streven van een vervoeronderneming, die aan de eisen van een gezond financieel beheer voldoet, gericht is op een maximale bezettingsgraad van het eigen bedrijf, houdt de reserve-positie van de partikuliere vloot ontegensprekelijk gevaren in. De bestending in deze reserve-positie van een deel der vloot is, ons inziens, vervoereconomisch onverantwoord en houdt bovendien onmiskenbare gevaren in zich (mede in verband met de snelle ontwikkeling van die ondernemingen waarvoor zij de reserve-vloot vormt) voor het voortbestaan van deze bedrijven in de toekomstige ontwikkeling van het vervoer te water.

Het individualisme oefent in de binnenscheepvaart een voldoende invloed uit en, indien er iets moet vermeden worden dan is het wel, dat de structuur van de bedrijfsvorm in de binnenscheepvaart de weg zou opgaan van een beperkt aantal groot-bedrijven, die een monopolistische positie zouden verwerven ten aanzien van het voldoen der vervoerbehoefden. Anderzijds, mogen wij niet uit het oog verliezen, dat een in duizenden klein-bedrijven versnipperde partikuliere binnenscheepvaart — een resultaat van het uitgesproken familiaal karakter van het bedrijf — een vlotte uitvoering van de taak der binnenscheepvaart in de toekomst sterk zou kunnen bemoeilijken. De continuïteit, zowel naar omvang als tijdsduur, van de vervoersbehoefden, enerzijds, en, anderzijds, de eis die in de toekomst ongetwijfeld meer en meer zal worden gesteld dat alle delen, dus ook de partikulieren, van het binnenscheepvaartbedrijf hun taak als producent van diensten ten volle zullen opnemen, wijzen er op dat de bedrijfsvorm van de partikulieren kan en uiteindelijk zal moeten gewijzigd worden. Zowel de noodzakelijkheid van een doorgedreven rationalisatie, een verhoging van de produktiviteit geleverd door de binnenscheepvaartondernemingen, als de bestendiging van de vervoerzekerheid — drie factoren die volledig op elkaar inwerken — zal slechts kunnen bereikt worden door een concentratie van kleinere bedrijven in grotere eenheden. Dergelijke concentratie moge in verband met het uitgesproken individualisme in de binnenscheepvaart, alsook in verband met bepaalde ervaringen in het verleden, een utopie lijken; het schijnt ons in dit verband echter onverantwoordelijk deze kwestie bevooroordeeld te zien, en het komt ons voor dat de dringende noodzakelijkheid bestaat het probleem grondig te bestuderen.

Dergelijke studie zou een onderzoek kunnen maken naar de beste vorm van zg. «*interessengemeenschappen*» in het partikulier binnenvaartbedrijf, hun verhouding onderling en nopens de eventuele totstandbrenging van «*interessengemeenschappen*» tussen deze van de partikulieren en andere bedrijfspgroepen in het vervoer te water.

De structuur van de bedrijven in de binnenscheepvaart wordt ook beïnvloed door bepaalde technische omstandigheden, zoals dit bv. het geval is met de sleepvaart die een gans speciale plaats inneemt. Ook de diversiteit van de verschillende door de binnenscheepvaart te vervullen taken heeft een invloed op de structuur van het bedrijf. Zowel het gespecialiseerd beroepsvervoer (tankvaart, enz.), als het beroepsvervoer in vaste relatie, de regelmatige diensten (beurtvaart) en de eigenlijke wilde binnenvaart drukken hun stempel op de bedrijfsvorm der onder-

nemingen, alhoewel in het beroepsvervoer, en vooral bij de grotere ondernemingen, de aktiviteit verspreid is over de verschillende gebieden waarop zich het vervoer te water beweegt.

Het probleem van de vrachtprijsvorming.

In beginsel moet iedere vervoeronderneming zelfstandig haar bedrijf uitoefenen en moet het dragen van een deel der kosten van de vervoerprestatie door de gemeenschap verworpen worden.

Het probleem van de rendabiliteit is zoals voor iedere onderneming ook voor de binnenscheepvaart van het grootste belang, daar zij bepalend is voor het behoorlijk vervullen van de haar opgedragen taak. De binnenscheepvaartonderneming draagt het risico verbonden aan de exploitatie en moet het eventueel tekort zelf dragen. De vervoerondernemer verkoopt de door hem geproduceerde diensten met het doel buiten de dekking van de hiertoe ontstane kosten, ook een winst te maken. De winst waarop de vervoerondernemer recht heeft — en wij beschouwen hier niet als winst de vergoeding voor de door de vervoerder persoonlijk geleverde prestaties — moet niet alleen gezien worden als een vergoeding voor de niet vooraf berekenbare risico's verbonden aan de geleverde prestaties, doch ook als noodzakelijk voor het vormen van een reserve zonder dewelke het onmogelijk is een finantieel evenwicht op lange termijn te verwezenlijken.

Een belangrijk element in de berekening van de remuneratie van de vervoerprestatie is ongetwijfeld de kostprijs, die men voor de binnenscheepvaart schematisch kan indelen in :

a. Vaste kosten, d.w.z. de kosten welke verband houden met de vervoermiddelen en het bestaan van de onderneming. In deze groep kunnen wij o.a. vermelden : lonen, sociale verzekering, verzekering kasko e.a., onderhoud- en herstellingskosten, beheerkosten, intresten op geïnvesteerd kapitaal en financiële verplichtingen, afschrijvingen, enz.

Wij zouden in dit verband de aandacht willen vestigen op het grote belang van de afschrijving in de kostprijsberekening. Ook schepen en hun toebehoren moeten nu eenmaal vervangen worden en, wanneer wij in verband met de nieuwbouwprijzen moeten vaststellen dat deze over een tijdspanne van enkele jaren bijna verdubbeld zijn, dan onderlijnt dit meteen het noodzakelijk karakter van deze afschrijvingen, waarmede bij de periodieke berekening van de kostprijs zal moeten rekening gehouden worden. De afschrijving is in feite het bedrijfsverlies geleden

door de waardevermindering en moet alsdusdanig ook in de kostprijs worden opgenomen.

b. Variabele kosten, d.w.z. de kosten welke afhankelijk zijn van de bedrijvigheid van de onderneming, m.a.w. hetzij de kosten welke voortspruiten uit de onmiddellijke produktie van de vervoerprestaties. Ook deze kostengroep is zeer uitgebreid en wij vermelden o.a. sleep-lonen, gasoil, oliën, scheepvaartrechten, havengelden, kommissielonen, agentuurkosten, loodsgelden, vaarkosten, enz.

De vaste kosten vormen in de kostprijsberekening in de binnenscheepvaart een zeer zware last, waarvan het resultaat per eenheid (ton/dag) slechts vermindert in verhouding tot de stijging van de variabele kosten. Zowel de vaste- als de variabele kosten worden in de binnenscheepvaart beïnvloed door tal van factoren (o.a. de bedrijfsvorm, het materieel, enz.).

Een belangrijk element in de vrachtprijzenvorming wordt gevormd door de zg. «marktverhoudingen», waaronder in de meest algemene zin dienen verstaan te worden alle factoren die de uitvoering van het vervoer beïnvloeden of bepalen. Zo hebben wij o.a. de vraag- en aanbodverhoudingen op de transportmarkt, de kwestie van de retourvracht en meer algemeen de bezettingsgraad van de onderneming, de dichtheid der vervoersbehoeften, de aard van het werkterrein, de seizoeninvloeden, enz. Het zijn vooral de marktverhoudingen die op de voormelde kosten inwerken en uiteindelijk de vervoerprijs per eenheid het meest beïnvloeden.

De drie elementen — winst, kosten en marktverhoudingen — vormen de bestanddelen van een gezonde vrachtenpolitiek. Uit hetgeen voorafgaat kan men dan ook onmiddellijk afleiden dat het zeer spekulatief, ja zelfs praktisch onmogelijk is vrachtprijzen op een bijna wiskundige wijze vast te leggen en het is begrijpelijk dat men bij een systeem van gereglementeerde vrachtprijzen zoals wij dit thans kennen, niet alleen voor ongerijmdheden komt te staan, doch dat ook de rendabiliteit op lange termijn van de binnenscheepvaart in het gedrang komt.

Uiteraard is de vrachtprijzenvorming een zaak van de vervoer-ondernemingen zelf en moet het bestaan van gemengde vrachtenkommissies in het kader van de bestaande reglementeringen worden verworpen. Het is inderdaad totaal onbegrijpelijk dat de gebruikers van de diensten gepresteerd door het vervoer, en terzake totaal onbevoegd zijn, een rechtstreeks medezeggingschap hebben in de vrachtprijzenvorming. Ook de overheidsinmenging in de vrachtprijzenvorming zou zich uit-

sluitend moeten beperken tot een goedkeuring van voorgestelde vrachtprijzen, daar ook de Overheid principieel onbevoegd is deze te bepalen. Dat de Overheid op dit gebied aan machtsmisbruik doet, wijst op de gevaren verbonden aan een gereguleerd vrachtsysteem zoals wij dit in het binnenlands vervoer kennen. Indien de bemoeiingen van de Overheid ten aanzien van het vervoer gericht zijn op het voortbestaan van een gezond, goed werkend en betrouwbaar vervoerapparaat, dan moet ook in het kader van een reglementering er voor gezorgd worden — en dit in weerwil van bv. algemene overwegingen ten aanzien van een prijzenpolitiek — dat de vervoerder op een behoorlijke wijze vergoed wordt voor de door hem geproduceerde diensten en dat de remuneratie hiervan door het bedrijf zelf moet worden bepaald. Een vrachtprijzenvorming in het kader van een vrije vervoereconomie vormt niet alleen in het licht van de elementen die ertoe bijdragen, de beste oplossing, doch is ook op lange termijn gezien, de enige waarbij het binnenvaartbedrijf, enerzijds, en de gebruikers, anderzijds, baat kunnen hebben. Ongetwijfeld ontstaan er in het kader van een vrije vrachtprijzenvorming spanningen die een nadelige invloed kunnen uitoefenen op de bedrijfsexploitatie, doch de oorzaak van deze spanningen alsmede de gedeeltelijke opheffing ervan dient slechts gezocht in de structuur van de bedrijfspvormen in de binnenscheepvaart.

Waterwegen.

De snelle industrializatie van het Europese kontinent heeft een geweldige bloei gegeven aan het vervoer te water, dat zich steeds heeft moeten aanpassen aan de steeds grotere en wisselende noodwendigheden van handel en nijverheid.

Dit had voor gevolg dat ook het waterwegennet diende aangepast te worden. Europa heeft een aantal prachtige rivieren en stromen (Rijn, Schelde, Maas, Rhone, Seine, Donau) die de basis werden voor een uitgebreid waterwegennet.

In Europees kader is het Belgisch waterwegennet niet alleen een schakel doch meteen een kruispunt. Het internationaal karakter van Schelde, Maas, Leie en Samber moeten wij hier wel niet onderlijnen, terwijl de twee eerstgenoemde (Schelde en Maas) in de Nederlandse delta samenvloeien met de Rijn.

België heeft op waterwegegebied altijd een zekere achterstand gehad op Nederland en Duitsland. Het grootste gedeelte van ons waterwegennet dateert uit de 19^e eeuw en was afgestemd op de sleepspits.

In 1954 bezat Nederland een waterwegennet (en wij rekenen hier niet bij deze die dienen voor bevoeiings- en waterafvoerwerken en deze die slechts bevaarbaar zijn voor zeer kleine schepen) van bijna 3.000 km. Hiervan waren 1.616 km bevaarbaar voor schepen van 1.350 ton of 54 %; 1.019 km of 34 % waren geschikt voor schepen van 600 ton en 361 km of 12 % voor 300 ton-schepen.

In West-Duitsland is bijna 80 % van de waterwegen geschikt voor schepen van 1.350 ton.

In Frankrijk was in 1954 slechts 7,8 % van het waterwegennet of 617 km geschikt voor schepen van 1.350 ton.

In België was in datzelfde jaar een totaal waterwegennet van 1.531 km, waarvan 376 km bevaarbaar voor schepen van 1.350 ton; 458 km voor schepen van 600 ton, maar 45 procent of 697 km voor schepen van 300 ton en 91 km voor kleinere schepen.

Het komt ons voor dat wij hier eerst en vooral de verdiensten moeten onderlijnen van de huidige sekretaris-generaal van het ministerie van Openbare Werken, nl. Professor Ir. G. Willems, die reeds in 1947 een plan tot modernisering van ons waterwegennet opstelde, gebaseerd op het schip van 1.350 ton, dat trouwens in 1954 door de ministers van Verkeer van 17 Europese landen als « Europa-tipe » schip werd aanvaard en als basis zal dienen voor de uitbouw van het ganse West-Europese waterwegennet.

Het plan van sekr. gen. Willems werd in 1957, in grote lijnen, bekrachtigd in een wet die een tien-jaren-plan voorziet voor belangrijke moderniseringswerken aan :

1. kanaal Charleroi naar Brussel met vertakking naar La Louvière,
2. kanaal Nimy - Péronnes,
3. Samber tussen Monceau en Namen,
4. Maas tussen Luik en Franse grens,
5. Ringvaart te Gent,
6. Bovenschelde,
7. Centrumkanaal.

Wanneer deze werken voltooid zullen zijn zal ons land beschikken over 719 km waterwegen geschikt voor schepen van 1.350 ton, en 1.088 km geschikt voor 600 ton schepen.

Buiten dit programma werden en worden nog andere verbeteringswerken uitgevoerd aan onze waterwegen. Wij denken hier bv. aan de geschiktmaking van de Beneden-Nethe, het kanaal Gent-Terneuzen, de

verbredingswerken aan het Albertkanaal, de nieuwe sluis te Ternaaien en, wie weet, de Schelde-Rijnverbinding.

Men kan niet ontkennen dat er een belangrijke inspanning gedaan wordt om de infrastructuur van ons waterwegennet te verbeteren. Zeker, men kan veel kritiek uitbrengen — en deze kritiek is soms zeer gegrond — maar men moet rekening houden — hoe ongaarne dat wij dit ook schrijven — dat onze waterwegenpolitiek in grote mate bepaald wordt door wat wij zouden kunnen noemen « de politieke-politiek ».

Een meer recent element bij het bepalen van het gabariet van de belangrijkste waterwegen is de opkomst van de duwvaart. Daar waar nu om een vlotte scheepvaart te verzekeren en dan vooral met het oog op de toekomst, de waterwegen een groot gabariet moeten krijgen, dan mag men toch weer niet uitsluitend gaan denken in functie van grote duweenheden.

De infrastructuurwerken van onze waterwegen leveren een belangrijke bijdrage aan onze nationale economie. Zij hebben niet alleen een belangrijke invloed op de transportkosten maar dragen bovendien bij tot industriële expansie, tot het bestrijden van overstromingen, tot de drinkwatervoorziening, ja zelfs door de hydro-elektrische centrales aan de stuwen tot de productie van beterkope elektriciteit.

Het konkurrentievermogen van de binnenscheepvaart.

Het konkurrentievermogen van de binnenscheepvaart ten overstaan van de andere verkeerstakken zou op de eenvoudigste wijze kunnen bepaald worden door een vergelijking van de kostprijzen.

Opdat dergelijke vergelijking echter zou mogelijk zijn, dienen voor de verschillende verkeersmiddelen gelijke normen te worden vastgelegd voor het berekenen van de kostprijzen.

Wanneer wij de fysisch-technische voordelen van de binnenscheepvaart nagaan dan valt in de eerste plaats het gering eigen gewicht ten opzichte van de vervoerscapaciteit bij het binnenschip op in vergelijking met de andere verkeersmiddelen. Voor een ton laadgewicht hebben wij bij de spoorweg 800 kg eigen gewicht; bij de vrachtwagen 600 tot 700 kg eigen gewicht en bij het binnenschip slechts 350 kg eigen gewicht.

Gezien de geringe wrijving van het schip in het water, benodigt het binnenschip ook minder kracht dan de vervoermiddelen te land. Een pk trekkraft vermag op de weg ca 150 kg; op het spoor ca 500 kg en op de waterweg ca 4.000 kg voort te bewegen.

Ook het energieverbruik ten overstaan van de vervoerscapaciteit is veel voordeliger voor de binnenscheepvaart dan dit het geval is bij de andere vervoersmiddelen. Men heeft berekend dat de door 1 kg steenkool verwekte energie op de waterweg 40 ton lading 1 km ver kan vervoeren, daar waar dit cijfer voor het spoor slechts 20 ton en voor het wegvervoer slechts 6,5 ton lading is.

Tegenover deze fysisch-technische voordelen van de binnenscheepvaart staat het algemeen aangehaalde nadeel dat het vervoer te water traag is. De grote snelheid van het weg- en spoorverkeer en de hieruit volgende grote omloopsnelheid zou bij deze vervoerstakken tot een betere benutting van kapitaalsinvestering in een bepaalde tijdseenheid en dus tot een kostprijsdegressie moeten leiden. Daar waar de verhouding, voor de tweede wereldoorlog, tussen de spoorwegwaggon en het binnenschip in vergelijkbare verkeersverbindingen 1 tot 5 was voor wat betreft de omloopsnelheid, is deze thans, dank zij de motorisatie van de schepen en de verkorte laad- en lostijden, teruggebracht op 1 tot 3 en in sommige verkeersrelaties zelfs op 1 tot 2.

Bovendien is de kapitaalsinvestering en het onderhoud per vrachteenheid bij de binnenscheepvaart beterkoop dan bij de andere vervoersmiddelen. Om 1.000 ton lading te vervoeren moet het wegvervoer ca 50 vrachtwagens ter beschikking stellen die een kapitaal vertegenwoordigen van 30 tot 40 miljoen F en een levensduur hebben van tien jaren. De spoorweg heeft voor hetzelfde transport ook ongeveer 50 wagons en een lokomotief nodig met een investering van 30 miljoen F en een levensduur van 30 jaren. De binnenscheepvaart vervoert echter 1.000 ton in één motorschip dat slechts een investering van \pm 8 miljoen F vergt bij een levensduur van 50 jaren.

De personeelskosten bij het vervoer te water, deze tewerkgesteld in de havens en voor de bediening der waterwegen inbegrepen, is belangrijk lager dan zulks het geval is bij het spoor. Men mag aannemen dat de relatieve personeelsbezetting te water gemeten aan de vervoerprestaties in het goederenverkeer slechts een vierde van deze bij het spoor bedraagt.

Seriebouw en specializatie noodzakelijk in de scheepsbouw.

Tijdens een rede bij de aanvaarding van zijn ambt tot buitengewoon hoogleraar te Rotterdam, heeft prof. mr. drs. H. Langman, sekretaris van de n.v. Kon. Mij De Schelde, enkele, naar zijn mening, toekomstige ontwikkelings-tendenzen in de scheepsbouw vooropzet.

Bedrijven van het modernste tipe, zoals de Zweedse scheepswerf in Aerlandal, die prof. Langman een «schepenfabriek» noemde, en verschillende Japense werven, zullen ten allen prijze volledig bezet wille blijven en bij voorkeur met de bouw van serie-schepen. Indien zij niet in mochten slagen tijdig orders af te sluiten dan zullen zij van eigen rekening gaan bouwen en de schepen in de vaart brengen en zo vervolgens al dan niet trachten te verkopen. Op deze wijze zou een produktieplanning mogelijk worden, die het verspillen van arbeidstijd voor werkzaamheden waarvoor zij niet zijn opgeleid kan voorkomen.

Die tendens op lange termijn wijst in ieder geval op een aantal zeer kapitaalkrachtige en intensieve werven. Een deel van de overige grotere werven zal zich toeleggen op speciale schepen, waarvan de bouw niet goed past in zg. «schepenfabrieken». Een deel is gedoemd om te verdwijnen en wel hetzij op het ogenblik waarop men tot grote vervangingen moet overgaan en die niet meer kan financieren, hetzij de ontwikkeling van andere produkten het mogelijk maakt de scheepsbouw stop te zetten. Een ander deel zal de produktie op traditionele wijze blijven voortzetten en de verliezen daarbij kompenseren door winsten op andere activiteiten.

Ook kan men zich voorstellen dat een middelgrote werf of groep van werven, die op grond van een marktonderzoek tracht vast te stellen aan welke typen van middelgrote schepen op de duur de meeste behoefte zal bestaan, zal besluiten tot een kleine «schepenfabriek» van middelgrote schepen, die echter soepel genoeg zou blijven om een aantal aan verwante typen van schepen op een economische wijze te bekomen.

En de binnenscheepsbouw ?

Deze ietwat sombere vooruitzichten van Prof. Langman, voorwaarde betreft de toekomstmogelijkheden van zeescheepsbouw werven, doet ons de vraag stellen wat de evolutie van de binnenscheepsbouw werven zal zijn. Gaan wij ook hier naar z.g. «schepenfabrieken» en een samenbundeling van werven resp. het verdwijnen van talrijke kleinere werven? Op deze vragen een antwoord geven is zeker niet gemakkelijk. De laatste jaren waren voor de nieuwbouw in de binnenscheepvaart zeker niet ongunstig, zij het ook dat deze in feite op een kunstmatige wijze op een hoog niveau werd gehouden door een subsidiëringspolitiek bij de kredietverlening. Dit neemt niet weg dat verwacht kan worden, nu

praktisch geen nieuwbouworders meer geboekt worden, dat in de nabije toekomst verschillende werven met financiële moeilijkheden zullen te kampen hebben. Op enkele uitzonderingen na, staan de meeste werven voor belangrijke investeringen zowel voor wat betreft de vervanging van oud materieel als voor het aanschaffen van moderne uitrusting noodzakelijk geworden voor een meer efficiënte produktie en, aangenomen mag worden dat het velen aan de nodige middelen zal ontbreken om deze investeringen te financieren. Anderzijds zijn verschillende werven uiteraard reeds slecht uitgerust en hebben zij zich niet kunnen aanpassen aan de vereisten van de moderne bouw.

Sedert jaren werd getracht door beroepsverenigingen in de scheepsbouw tot een standardizatie te komen van verschillende binnenscheeps-tipen, echter zonder veel sukses, daar waar de voordelen van dergelijke standardizatie niet alleen voor iedere werf afzonderlijk van groot belang zou zijn, maar eveneens voor de onderlinge specializatie, terwijl uiteindelijk ook de reder er baat zou bij hebben.

Onlangs verklaarde ons een scheepsbouwer dat het toch jammer was dat geen zg. « goedkope » kredieten meer gegeven werden voor de nieuwbouw. Een feit is zeker, dat nu de nieuwbouworders uitblijven, hoofdzakelijk ingevolge de kredietbeperking, de scheepswerven terug zullen gaan aandringen op deze « goedkope » kredieten.

Wij persoonlijk zijn tegen dergelijke kredieten, omdat zij bijdragen tot een vals beeld van de rendabiliteit in de binnenscheepvaart. Dat de gemeenschap belang heeft bij een moderne vloot willen wij volledig onderschrijven en dat een eventuele subsidie zou gegeven worden met het oog op deze modernisering willen wij gaarne aanvaarden. Doch men moet ons dan ook goed begrijpen, dergelijke subsidie zou dan ook uitsluitend betrekking mogen hebben op het uit de vaart nemen van oude schepen om deze te vervangen door nieuwe eenheden.

Struktuur van de Belgische binnenscheepsvloot.

De Belgische binnenscheepsvloot (de tankvloot uitgezonderd) telt ongeveer 5.500 eenheden, met een totale laadkapaciteit van ca. 2 miljoen 536.000 t.

Ik ga U hier geen details geven, maar wel enkele randbemerkingen maken :

1. Naar aantal vormt het schip van de tonnageklasse van ca. 350 t (zijnde de zg. spitsen 38 m) nog steeds het hoofdbestanddeel van onze

vloot. De verklaring hiervoor kent wel iedereen; wij wijzen slechts op het internationaal verkeer met Frankrijk, waar grotere schepen uitgesloten zijn (indien wij Givet buiten beschouwing laten); vele handel en industriële ondernemingen hebben geen transportbehoefte voor grotere schepen, enz. Wij willen hier echter ook vooropzetten dat de spits niet alleen het vaartuig bij uitstek is voor de familiale uitbating, het is tevens bij een goede exploitatie nog een van de meest renderende kapitaalsbeleggingen voor de eigenaar-schipper in de binnenscheepvaart.

2. Wat zeker opvalt is de sterke motorizatie van onze vloot. Op de Zwitserse vloot na, is de Belgische wel het rijkst aan motorschepen. Bovendien heeft de motorizatie van bij het begin van de invoering van de dieselmotor als voortstuwingskracht een sterke weerklink gevonden in onze binnenscheepvaart (in 1931 telde men reeds bijna 1.500 motorschepen). De gemotorizeerde vloot bedraagt thans meer dan 85 % van het totaal aantal schepen. Hiertoe werd in belangrijke mate bijgedragen door de tussenkomsten van de D.R.B. en de Staat resp. voor de motorizatie en nieuwbouw van binnenschepen.

3. De gemiddelde tonnemaat vertoont een tendens tot verhoging, zij het ook dat dit gemiddelde op 5 jaar slechts met een 25 à 30 % toenam om per begin 1964 ongeveer 460 ton te bedragen. Deze verhoging is in mindere mate te danken geweest aan de wet van 1958 betreffende de tussenkomst in de interest voor nieuwbouw, doch zij is hoofdzakelijk het gevolg van de invoer van oude grote schepen uit Duitsland en Frankrijk. (In een recente Duitse statistiek lezen wij dat over een periode van een vijftal jaren enkele honderdduizende tonnen naar het buitenland werden uitgevoerd en dat hiervan ruim 50 % meer dan 50 jaar oud was). Wij willen hier geen aanval doen op deze invoer van oude schepen, omdat ook oude schepen uit België worden uitgevoerd en dan voornamelijk spitsen naar Nederland, maar wat wij moeilijk kunnen begrijpen is de echte obsessie voor grote schepen die wij bij onze scheepseigenaars hebben kunnen waarnemen. Dat onze vloot behoefte heeft aan grote schepen, mede in verband met de moderniseringswerken aan ons waterwegennet, willen wij volmondig onderschrijven, maar dat dit, zoals dit veelvuldig het geval is geweest, diende te geschieden bij middel van de invoer van zeer, zeer oude schepen uit het buitenland (die zelfs uit het land van herkomst als schroot dienden uitgevoerd te worden) is een minder prettig aspect van deze kwestie.

4. Het zal dan ook geen verwondering baren dat, spijs het nieuwbouwprogramma der laatste jaren van ruim 200.000 ton scheepsruimte

(op basis van de wet van 1958 werd ongeveer 120.000 ton scheepsruimte gebouwd), de gemiddelde ouderdom van onze vloot toch nog meer dan 35 jaar is. Dit is zeker geen referentie voor onze vloot.

Scheepskredieten.

Nu er in verband met een zg. inflatiegevaar op last van de Nationale Bank van België door alle kredietverlenende instellingen een strenge kredietbeperking dient toegepast, is het misschien niet het beste ogenblik om over scheepskredieten breedvoerig te handelen. Wij willen het dan ook bij enkele algemene beschouwingen laten.

Naast de kredietverlening van private personen, iets wat in België voor wat betreft de scheepvaart zeer weinig voorkomt, is wel een der meest verspreide vormen van kredietverlening in de binnenscheepvaart deze die resulteert uit de verkoop van een schip door de ouders aan de kinderen; deze kredietverlening geschiedt meestal op basis van het lijfrente-systeem.

Van de zijde der grote kredietinstellingen heeft er steeds een zeker wantrouwen bestaan ten overstaan van de binnenscheepvaart en het is dan ook de verdienste van twee gespecialiseerde kredietinstellingen geweest dat zij vertrouwen hebben geschonken aan de binnenscheepvaart. In 1957 werd ook een voor de scheepvaart gespecialiseerde bank opgericht, terwijl van parastatale zijde sedert de tweede wereldoorlog, de Nationale Kas voor Beroepskrediet een belangrijke rol heeft gespeeld bij de verlening van kredieten aan de binnenscheepvaart.

De uitstaande verbintenissen van de Belgische binnenscheepvaart bepalen is zeer moeilijk, doch wanneer wij deze op ca. 2 miljard zouden ramen dan geloven wij wel dat dit een maksimum betekent. Tegenover deze schuld staat wel een totaal vermogen dat men voor het ogenblik op ca 6 à 7 miljard frank zou mogen ramen.

Uit de verhouding schuld/handelswaarde van de Belgische binnenvloot konklusies trekken lijkt ons wel zeer moeilijk. Wij willen echter wel enkele punten aanstippen :

1° De ervaring met de kredietwaardigheid van de binnenscheepvaart is zeker niet slechter dan met gelijk welke andere bedrijfstak, integendeel. Wij geloven dat de spreiding van de kredieten veel gunstiger ligt. Bovendien is het streven naar bezitsvorming zeer groot in de binnenscheepvaart, zodat wij de kredietwaardigheid van de scheepseigenaars zeer hoog aanstellen.

2° Uit hetgeen voorafgaat is het dan ook logisch dat in de binnenscheepvaart ten aanzien van de kredietverlening wel enkele verkeerde begrippen bestaan. Zo is daar de kwestie van de waarborgen. Men meent over het algemeen dat wanneer men voldoende waarborgen heeft men steeds krediet kan krijgen. Dit principe is totaal verkeerd. Bij de kredietverlening speelt de waarborg een niet onbelangrijke rol, maar het is niet het enig element. Er is ook de persoonlijke kredietwaardigheid, de terugbetalingsmogelijkheden en, maar dit wordt over het algemeen over het hoofd gezien, de eigen investering. Voor wat dit laats betreft zouden wij toch wel willen aandringen bij de scheepseigenaars op de noodzakelijkheid van eigen-kapitaalsvorming (waartoe ook de afschrijvingen behoren), vooraleer aanspraak te maken op kredietmogelijkheden. Bij nieuwe investeringen dient steeds een zeker percentage — dat wij voor de binnenscheepvaart op ongeveer 30 % zouden willen bepalen — aan eigen liquide middelen geïnvesteerd te worden.

Beurtbevrachting.

Wanneer progressisme gelijk is aan reglementering, dan zijn wij zeker geen progressist. Wij hebben inderdaad reeds voldoende ervaring opgedaan om te kunnen bevestigen dat iedere strakke reglementering in bepaalde takken van het bedrijfsleven onvermijdelijk een sterk afremmende invloed uitoefent op de normale expansie van deze bedrijver.

Tijdens de crisisjaren van rond 1930 werd vooral de particuliere binnenscheepvaart getroffen. Om een zo evenredig mogelijke verdeling te bewerkstelligen van de te vervoeren tonnemaat werd ook in België getracht een soort beurtbevrachtingssysteem in te voeren. Verschillende initiatieven werden in dit verband genomen, doch de meeste kwamen nooit verder dan het ontwerp-stadium.

Uiteindelijk bestonden er vóór de oorlog — tenminste voor wat betreft de Belgische binnenscheepvaart — slechts twee beurtbevrachtingssystemen, nl. dit voor het vervoer van steenkolen uit het Ruhrgebied naar België (een resultaat van de Belgische bezetting in het Ruhrgebied na de eerste wereldoorlog) en dit voor het vervoer van ertsen uit de Belgische zeehavens naar het Ruhrgebied.

Het was eerst tijdens de tweede wereldoorlog dat het beurtbevrachtingssysteem werd ingevoerd voor het binnenlands vervoer te water in België, systeem waaruit na de tweede wereldoorlog — ten voorlopige titel (!) — de Dienst voor Regeling van de Binnenscheepvaart sproot.

Wanneer men het beurtbevrachtingssysteem kan aanvaarden als een oplossing om de massa van de zg. « partikuliere » binnenscheepvaart tijdens een crisisperiode in zekere mate een evenredige tewerkstelling te verzekeren, dan is zulks een systeem in een normaal economisch bestel zeker niet te verantwoorden. Men kan in de beurtbevrachting een zekere bescherming zien voor wat men zou kunnen noemen de « economisch zwakken » in de binnenscheepvaart, doch het gaat nu eenmaal niet op dat men een tipische crisisoplossing wenst te bestendigen.

Het beurtbevrachtingssysteem heeft niet alleen het initiatief en het commercieel element in het binnenlands vervoer te water teniet gedaan maar, en dit is van een veel groter belang, het rendement per ton/km van het schip op bijna de helft teruggebracht. Wij mogen dan ook niet uit het oog verliezen dat het beurtbevrachtingssysteem zeer zwaar drukt op de rendabiliteit van onze binnenscheepvaartvloot, met alle gevolgen ervan voor de toekomst.

Daar waar het beurtbevrachtingssysteem in zijn oorspronkelijke vorm als een steun gezien werd voor de binnenscheepvaart als een geheel, dan is het thans meer — wij zouden bijna durven zeggen uitsluitend — een middel geworden van de overheidsinmenging in het vervoer te water; overheidsinmenging die niet alleen als dusdanig dient gezien te worden, maar ook in de optiek van een vervoerspolitiek die bijna uitsluitend — meestal om partijpolitieke redenen — is afgestemd op het vervoer per spoor.

Het stemt zeker tot nadenken dat men een systeem dat op nationaal vlak nadelig uitvalt — ook in Duitsland en Nederland is de belangrijkheid van de partikuliere binnenscheepvaart sterk achteruit gegaan — ingevolge het beurtbevrachtingssysteem — ook op internationaal vlak wil invoeren. Hierdoor wordt wellicht bevestigd dat het systeem van beurtbevrachting in de eerste plaats thans gezien moet worden in het kader van de overheidsinmenging in het vervoer te water.

Het is zeker de verdienste geweest van Dr. J. Aloy om voor de Marine Academie de belangrijkheid te onderlijnen van de Akte van Mannheim voor de Rijnvaart. Sedert bijna honderd jaar waarborgt deze akte de vrijheid van de scheepvaart op de Rijn en is zij de sluitsteen geweest van een voorbeeld van Europese integratie. Het is dan ook in het belang van de Belgische Rijnvaart — in feite het enige gedeelte van onze binnenscheepvaart dat zich sedert de tweede wereldoorlog heeft ontwikkeld — dat de vrijheid van het internationaal vervoer te water in zijn geheel zou blijven gewaarborgd in het Europa van morgen.

Nogmaals bedrijfsstructuur.

Als slot van deze kris-kras beschouwingen over de Belgische binnenscheepvaart willen wij nog eenmaal terugkomen op een probleem dat wij reeds terloops hebben behandeld.

Wij onderlijnden reeds de gunstige invloed van het individualisme voor onze binnenscheepvaart, maar wij wezen ook op de noodzakelijkheid van de vorming van grotere uitbatingseenheden.

Wanneer wij de structuur van het Belgisch binnenscheepvaartbedrijf eens nader bekijken, dan krijgen wij volgend resultaat (pe 1.1.1964) :

	Aantal scheepseigenaars of ondernemingen met	Percentage van de totale tonnage
1 schip	3.375	55,81 %
2 schepen	505	18,96 %
3 schepen	88	5,94 %
4 schepen	39	3,65 %
6 schepen	12	1,62 %
6 - 10 schepen	39	6,35 %
11 - 24 schepen	14	4,60 %
25 - 50 schepen	1	0,68 %
50 schepen en meer	1	2,39 %

Dat meer dan 4.000 ondernemingen 5.500 schepen uitbaten en dat er volgens de statistieken van de R.M.Z. slechts een 1.100 van deze bedrijven gesalarieerd personeel in dienst hebben, wijst wel voldoende op het sterk familiaal karakter van onze binnenscheepvaart.

De versnippering van onze binnenscheepvaart over zulk groot aantal kleine bedrijven biedt ongetwijfeld grote voordelen. Wij mogen echter niet uit het oog verliezen dat het beurtbevrachtingssysteem waar door deze kleine bedrijven zich beschermd achtten, in feite geen exploitatievorm is die aangepast is aan de natuur en de taak van het binnenscheepvaartbedrijf en bovendien een rem is op de normale ontwikkeling zowel naar binnen als naar buiten, van het bedrijf als een geheel. Het beurtbevrachtingssysteem drukt uiteraard sterk op de rendabiliteit van het binnenvaartbedrijf en brengt aldus de toekomst van het bedrijf, ook van deze familiale ondernemingen, in gevaar.

De technische, financiële en economische eisen die aan het binnenscheepvaartbedrijf in een zich snel evoluerend economisch bestel zullen worden gesteld, maken het dan ook noodzakelijk dat het bedrijf zich vrijelijk moet kunnen saneren en ontwikkelen buiten een kunstmatig systeem.

Aan de eisen die morgen zullen worden gesteld aan de binnenscheepvaart zal niet kunnen voldaan worden door een gereguleerd, noch door een individualistisch of versnipperd bedrijf. Niet alleen zal een rechtstreeks contact dienen hersteld te worden tussen scheepvaart en verlader, doch zal de bedrijfsorganisatie in de binnenscheepvaart moeten gericht worden op de vorming van grotere exploitatieeenheden. De steeds groter worden eigen-investeringen zullen het in de toekomst voor de kleine ondernemer onmogelijk maken deze alleen te voldoen. Bovendien zien wij in de toekomst slechts een rendabele uitbating mogelijk indien deze op een bredere basis kan geschieden.

De concentratie in het binnenscheepvaartbedrijf zien wij dan ook als het grootste toekomstprobleem van de binnenscheepvaart. De vorming van grotere exploitatieeenheden zien wij niet alleen als een *conditio sine qua non* voor het voortbestaan van het privaat scheepvaartbedrijf, doch zij zal bovendien bepalend zijn voor de rol en de plaats van deze vervoerstak in het geheel van de vervoersekonomie. Laat het dan ook de taak zijn van al diegenen die het goed menen met ons binnenscheepvaartbedrijf de mogelijkheden, op een eerlijke en oprechte wijze, te zoeken om deze concentratie te verwezenlijken. Het zal zeker geen gemakkelijke taak zijn — de mislukkingen in het verleden hebben ons dat trouwens geleerd — maar wij geloven dat de resultaten ervan uiteindelijk een voldoende beloning zullen opleveren.
