

De transportsector

Op de Europese vervoersmarkt, die over het geheel genomen veel nationale regulering kent, domineren nu nog nationale ondernemingen. Naarmate de integratie van de Europese markt voortschrijdt, wordt de bedrijfstak gedwongen zich te reorganiseren op Europese schaal. Daarnaast dwingt de technologische ontwikkeling tot een ingrijpende herschikking van de aanbodkant van de vervoersmarkt. Door de nieuwe mogelijkheden op het gebied van datacommunicatie en dataverwerking gaat het steeds meer om het aanbieden van een efficiënte combinatie van vervoerssystemen dan enkel om het exploiteren van een vrachtwagen, rijaak of vliegtuig. Dit artikel schetst de huidige situatie en de te verwachten ontwikkelingen. Het besluit met een aantal strategische overwegingen, die de transportondernemers en de Europese overheden ter harte kunnen nemen.

J. GROENENDIJK*

Stand van zaken

We hebben allemaal zo vaak vervoer nodig en maken er zo onbewust gebruik van, dat we het dikwijls niet meer als zodanig onderkennen. In dit autotijdperk laten we ons niet meer van A naar B 'vervoeren', we 'gaan' er gewoon heen. De telefoon heeft een eind gemaakt aan heel wat zichtbaar, lijfelijk vervoer van boodschappen – de hele wereld is onze huiskamer of ons kantoor geworden en ons gesproken woord kan tot de verste uithoeken doordringen. In dit artikel gaat het over vervoer in een enigszins andere betekenis, namelijk transport als commerciële activiteit, als bedrijf; de titel duidt daar trouwens al op.

Transport is te beschouwen als een goed dat u kunt kopen net als welk ander artikel ook. Transport wordt verkocht en gekocht om levende wezens te verplaatsen: pendelaars, handelsreizigers, vakantiegangers, dieren, planten, maar ook niet-levende vracht: ertsen, huishoudelijke apparaten, kruidenierswaren, machines, bouwmaterialen. Bovendien is er transport van informatie, zowel zichtbare, in de vorm van bij voorbeeld documenten en brieven, als onzichtbare, via radiogolven en telefoonlijnen.

De transportsector kunnen we in een beperkt aantal klassen indelen. Allereerst het alom aanwezige *wegtransport* in zijn talloze verschijningsvormen. Vervolgens *railvervoer*. Vooral voor Nederland is het *vervoer te water* van belang, zowel op binnenwateren als op de wereldzeeën. Van betrekkelijk jonge datum, vergeleken met de twee andere vervoersoorten, is het *vervoer door de lucht*. En ten slotte is er de snelgroeijende jongste telg, de *elektronische overbrenging van gegevens*. Elke soort vertegenwoordigt een op zich zelf staande economische activiteit die te koop wordt aangeboden op de transportmarkt en als dienst wordt gekocht door een iegelijk die er behoefte aan heeft. De onderscheiden soorten zullen stuk voor stuk worden gezien.

Dat de gebruikers het transport vooral als 'dienst' zien, komt misschien doordat openbaar vervoer heel lang het speciale domein van de overheid is geweest. Veel luchtlijnen hebben het etiket 'nationaal' omdat ze, net als de spoorwegen, deel zijn gaan uitmaken van de overheidssector. In heel wat landen, zowel OESO-landen als ontwikkelingslanden, treedt de overheid ook als reder op.

Onder die omstandigheden is het niet gemakkelijk om aan wetgevers en aan het grote publiek duidelijk te maken, dat transport een zelfstandige bedrijfstak is, een heel belangrijke trouwens. Diegenen onder ons wier dagelijks werk helemaal gericht is op het verschaffen van vervoer, hebben er dan ook hard voor moeten vechten om dit feit erkend te krijgen.

Als we er dan van uitgaan dat transport een bedrijfstak is, dan kunnen we het ook als een Europese bedrijfstak zien, dank zij het bestaan van de Europese Gemeenschap. Dit ondanks het feit dat, om de één of andere reden, de lidstaten van de EG erg terughoudend zijn gebleken om transport te behandelen als een economische activiteit die nationale doelstellingen en mogelijkheden overstijgt.

In 1992, dus over slechts vier en een half jaar moet de EG haar doelstelling van een vrije interne markt hebben verwezenlijkt. Dan zal een vervoerder die de nationaliteit heeft van één der lidstaten van de EG, onbeperkt zijn diensten kunnen verkopen tussen alle punten van de EG, zelfs als hij daarbij zijn eigen land helemaal niet aandoet. Wat tot die tijd wellicht beschouwd is als een nationale bedrijfstak, kan zich dan volledig als Europese transportsector ontplooiën en profijt trekken van een interne markt zonder binnengrenzen. Ook andere sectoren verkrijgen Europese status bij de doorvoering van een gemeenschappelijk industriebeleid. Een dergelijke ontwikkeling maakt duidelijk dat de EG zich opmaakt om zich te bewijzen als het grootste handelsblok van deze tijd. In die situatie liggen er voor Europese ondernemingen strategische kansen, en het is zaak die tijdig te onderkennen en te grijpen, voordat anderen zich van de markt meester maken.

Na deze algemene opmerkingen zullen we nu de afzonderlijke vervoerwijzen in oenschouw nemen.

Wegvervoer

Tot de belangrijkste elementen van het Verdrag van Rome behoort het recht op vrij verkeer van kapitaal, diensten, personen en goederen op de interne markt van de EG. Wat personen aangaat is het duidelijk dat er van die

* Oud-voorzitter van de Raad van Bestuur van de Koninklijke Nedlloyd Groep NV. Dit artikel is mede tot stand gekomen dank zij bijdragen van H.J. Kruse (Hapag-Lloyd), S. Orlandini (KLM), E. Pena Abizanda (Europese Gemeenschap) en J. Saverijs (GMB).

vrijheid ruim gebruik wordt gemaakt. Niemand kan de enorme stroom auto's over het hoofd zien die de stedelijke en industriële gebieden van alle landen aan het dichtstoppen zijn. Bovendien heeft het 'bustoerisme' zich tot grootgebruiker van de weginfrastructuur ontwikkeld.

Het commerciële goederenvervoer wordt traditioneel in hoge mate als een nationale zaak gezien. Vervoer over de weg tussen twee punten binnen eigen grenzen is strikt voorbehouden aan ondernemingen met de eigen nationaliteit. Exportverkeer wordt eigenlijk ook als nationale zaak gezien, maar men moet wel rekening houden met de wensen en verlangens van het importerende land. Het vervoeren van vracht van het ene vreemde land naar het andere is op enkele uitzonderingen na nog taboe.

Om dit hele stelsel te laten werken zijn er talloze nationale wetten en regelingen van toepassing op voertuigen die voor eigen rekening of in huur worden geëxploiteerd. Veel van die regelingen hebben betrekking op veiligheid. Maar er zijn er ook heel wat die, zij het op een andere wijze, beschermend werken. Het gaat daarbij niet alleen om concurrentiebeperking binnen de eigen binnenlandse markt, maar ook om bescherming van de eigen markt tegen concurrentie vanuit het buitenland. Binnenslands heeft de bemoeienis van de regeringen zich toegespitst op capaciteits- en prijsregulering. In internationale zin houdt die bemoeienis het sluiten van bilaterale overeenkomsten met andere landen in, die als doel hebben de vrachtstromen tussen de handelspartners gelijkmatig over de concurrerende vervoerders te verdelen. Veel, zo niet al zulke overeenkomsten worden gesteund door binnenlandse vervoerders om zich tegen misschien doeltreffende, maar in elk geval ongewenste concurrentie te laten beschermen.

Het is duidelijk dat er, economisch gesproken, bij zo'n stelsel van reglementering heel wat oneconomische activiteiten worden ontplooid. Als wetten eenmaal zijn uitgevaardigd, worden ze niet licht veranderd. Zodoende wordt, ondanks de inspanningen van de EG, het wegvervoer nu nog steeds verricht op voorwaarden die niet zijn meegegaan met de mogelijkheden en eisen van deze tijd. Het doel van het huidige beleid van de EG is de beperkende nationale wetgeving uiteindelijk helemaal op te ruimen en de nationale markten te openen voor niet-nationale vervoerders in het kader van de voor 1992 voorziene voltooiing van de interne markt.

Railvervoer

In tegenstelling tot in de VS zijn de belangrijkste spoorwegnetten in de EG het eigendom van de nationale overheid, die ze ook exploiteert. Eerlijkheidshalve moet worden toegegeven dat die situatie niet noodzakelijkerwijs verkeerd is. Het Nederlandse spoorwegstelsel is uitstekend, evenals ongetwijfeld de stelsels van de nabuurlanden. Het feit dat de spoorwegen collectief bezit zijn, maakt de beheerders zeer geneigd de nationale markten af te schermen. Grensoverschrijdend railvervoer is gebaseerd op technische en commerciële samenwerking tussen de betrokken nationale maatschappijen. Op het gebied van technische samenwerking zijn grote vorderingen gemaakt. In het licht van het nieuwe bestel in de EG is de commerciële samenwerking nog een onderontwikkeld gebied. Daarbij vormt het concept dat ten grondslag ligt aan de berekening van inkomsten een belemmering. Dit concept moet gewijzigd worden om samenwerking en commerciële concurrentie in de nieuwe, grote gemeenschappelijke interne markt van de EG mogelijk te maken. Het is niet voldoende dat de nationale directies commercieel zijn ingesteld. De verantwoordelijke ministers van de betrokken landen moeten ook bereid zijn het nieuwe bestel tot ontplooiing te laten komen.

Het is begrijpelijk dat er in het huidige stelsel garanties zijn ingebouwd voor onrendabele exploitatieonderdelen. Er rijden heel wat lege wagons over de nationale spoorwegen; de spoorwegmaatschappijen zijn immers verplicht de niet-winstgevende lijnen te blijven gebruiken. De EG is begonnen met een programma om de kostbare verplichting tot openbare dienstverlening af te schaffen. Hopelijk zal dit

ertoe kunnen bijdragen dat de spoorwegen in de EG werkelijk commercieel geëxploiteerd gaan worden, tot voordeel van alle gebruikers.

Vervoer over water

Afgezien van slepen over land is het vervoer over binnenwateren vermoedelijk de oudste vorm van transport, omdat daarvoor het wiel niet behoefde te worden uitgevonden. De toegang tot de waterwegen binnen nationale grenzen is onderwerp van nationale beleid. Maar ter zake van het handelsverkeer op de Rijn is het beginsel van vrij verkeer al meer dan een eeuw van toepassing. De Acte van Mannheim garandeert aan de Rijnsoeverstaten het vrije gebruik van de waterweg voor handelsverkeer tussen die staten. Het is het voorbeeld bij uitstek bij het streven naar een vrije markt binnen de EG.

Verwant aan het vervoer via de binnenwateren is het gebruik van kustvaartuigen die regelmatig de handelsroutes bevaren langs de uitgestrekte kustlijn van de Gemeenschap. Deze vaartuigen zijn vaak zo gebouwd dat ze ook havens in het binnenland kunnen bereiken. Zeker indien kustvaartuigen worden gebruikt als veerboten voor passagiers en vracht worden ze in wet en beleid omzichtig benaderd. Het is dan ook geen wonder dat in het pakket scheepvaartwetgeving voor de Gemeenschap dat kortelings werd uitgevaardigd, de kwestie van de kustvaart binnen elke lidstaat, of 'cabotage' zoals de vakterm luidt, omzeild is. Het is een moeilijke kwestie om aan te vatten, maar ze moet toch worden opgelost omdat de cabotage een integraal onderdeel is van de interne transportmarkt van de EG.

Het vervoer over de oceanen is van nature internationaal. Het begrip 'vrije zee' heeft de regulering lang binnen de perken gehouden. Na de tweede wereldoorlog heeft het systeem van vlagbescherming zijn intrede gedaan op de handelsroutes. In veel zogenaamde zeenaties in ontwikkeling, maar ook in sommige traditionele zeenaties, wordt openlijk of bedekt vrachtverdeling in de lijnvaart toegepast.

Tot nu toe heeft de sector die zich bezighoudt met het vervoer van droge, los gestorte, lading zich vrij kunnen houden van overheidsbemoeienis. Dat is echter niet het geval met betrekking tot de strategisch belangrijke koolwaterstoffen. Al deze 'onvrijheden' vinden hun oorsprong in nationale scheepvaartwetgeving en bilaterale overeenkomsten tussen regeringen. Vloten in staatseigendom zijn met behulp daarvan tot stand gekomen en hebben aanleiding gegeven tot een wildgroei van beperkende bepalingen. Buitensporig hoge subsidies en speculatieve financiering hebben ertoe bijgedragen dat de wereldvloot een grote overcapaciteit heeft. Dat is er weer de oorzaak van dat de koopvaardijvloot van de EG-lidstaten nu in zo'n moeilijke positie verkeren. Van commerciële exploitanten wordt dan ook heel wat vindingrijkheid gevraagd om hun vloten niet-verliesgevend te exploiteren.

Luchtvervoer

Het Europese luchtvervoer is van oudsher geregeld in bilaterale overeenkomsten; deze betreffen het recht van 'nationale' luchtvaartlijnen om verkeer tussen de betrokken landen uit te voeren. Het stelsel leidt er vaak toe dat de regering van de minst betrokken luchtvaartlijn deze in bescherming neemt tegen de concurrentie van de meest betrokken lijn door de exploitatievrijheid van laatstgenoemde te beknotten. Zo leiden onderhandelingen tussen de betrokken regeringen vaak tot handhaving van de status quo, zelfs als uitbreiding economisch en commercieel ruim verantwoord is. Tot dusver is de EG er niet in geslaagd in deze situatie meer dan marginale verbeteringen aan te brengen door toepassing van de concurrentieregels van het Verdrag van Rome.

Charter-maatschappijen zijn een geduchte factor geworden in het Europese luchtruim. Maar ook zij zijn niet vrij te vliegen wanneer en zo vaak ze willen, gehinderd als zij

worden door de noodzaak van charter-vergunningen.

Luchthavens hebben, evenals zeehavens, de essentiële functie om de lucht, respectievelijk de zee met het land te verbinden. Hun concurrentiekracht wordt niet alleen door infrastructurale aspecten beïnvloed. Van even groot belang zijn de commerciële bekwaamheid en de technische vaardigheid om de voorzieningen op professionele wijze te exploiteren.

Elektronische gegevensoverdracht

Telefoonlijnen en radiogolven zijn hoogst belangrijke vervoermiddelen geworden ter vervanging van het vervoer van gedrukte documenten en beelden. Elektronische data-verbengers verdienen te worden beschouwd als vervoermiddelen op zich, net als vrachtauto's, schepen of vliegtuigen. Ze zijn onmisbaar voor het leveren van moderne transportdiensten en voor de noodzakelijke economische groei in de Gemeenschap. Toch zijn die vervoermiddelen nog niet, zoals trucks of schepen, beschikbaar voor commerciële exploitatie door de transportsector. Staatsinstellingen hebben zeggenschap over de kabels en de luchtgolven. In kennis, machines en programmatuur zijn zij concurrerend, evenals het bedrijfsleven in de EG, maar op het gebied van het daadwerkelijk overseinen van data loopt Europa achter.

Het is dringend noodzakelijk dat de lidstaten van de EG inspelen op de duidelijke behoeften van het bedrijfsleven. Van de nationale overheden die het beheer voeren over de telecommunicatie wordt verwacht dat ze zich commercieel opstellen, ook tegenover elkaar, een prijsstelling hanteren die door een vrije en concurrerende markt wordt ingegeven, en bovendien de nodige infrastructuur ter beschikking stellen.

De rol van de overheid

Het is gemakkelijk om kritiek te hebben op de rol van de overheid met betrekking tot het vervoer. Het is moeilijker om ook kritisch te zijn in positieve zin. Men dient in te zien dat, hoe vrij de interne transportmarkt van de EG ook wordt, de overheid er altijd een rol zal moeten spelen. In het bijzonder vereisen de aspecten infrastructuur, veiligheid en de planologische bestemming van het beschikbare land centrale aandacht om de economische en sociale samenhang van de Gemeenschap te verzekeren.

In de EG is een aantal wetten uitgevaardigd die op het vervoer betrekking hebben. Ze zijn bedoeld om de transportsector binnen de Gemeenschap de gewenste vrijheid te verschaffen. Maar we moeten wel oppassen niet omwille van het principe zelf slachtoffer te worden. Ons streven naar vrijheid moet worden getemperd door realisme. Dit realisme vereist dat, als we onze markt vrijmaken voor anderen, daartegenover moet staan dat ons dezelfde vrijheid op hun markt wordt gegund. Bovendien moeten we bij vrijheid van concurrentie ook vrije en commerciële concurrentie tegenover ons vinden, en moet ook erkend worden dat investeringen een behoorlijk rendement dienen op te leveren.

De strategie

Europese vervoerders te land en in de lucht hebben op hun eigen gebied vaste grond onder de voeten. Maar de Europese Gemeenschap is nog steeds een gefragmenteerde gemeenschap. Wel is het potentieel het grootste handelsblok ter wereld. De beslissing van de Europese Raad om in 1992 een vrije interne transportmarkt in de EG te hebben verwezenlijkt voor 1992 is baanbrekend. Ze moet zowel door de vervoerders en verladers als door de regeringen van de lidstaten worden gebruikt als een hefboom voor het grondig reviseren en vernieuwen van het huidige nationale en internationale transportbedrijf. We kunnen de betekenis van zo'n handelwijze uit verschillende oogpunten bezien.

Ten eerste kan het vervoer binnen de EG door deregulering concurrerender en economischer worden. De com-

merciële behoeften lopen gelijk op met de commerciële belemmeringen, te weten het woud van nationale wetten en reglementen op het gebied van het vervoer die niet met de ontwikkelingen in de sector zijn meegegaan. Het komt te vaak voor dat de vervoers- en communicatietechnieken van deze tijd gedwongen zijn binnen achterhaalde concepten van nationaal beleid te functioneren. De Europese transportwereld moet erop voorbereid zijn heel wat van zijn ondoelmatig werkende broeders te zien afvallen. In gevallen waarin de reglementering een beschermend schild was voor anders niet levensvatbare activiteiten, wordt verwacht dat de deregulering perspectieven opent voor de efficiënte transportondernemer. Specialisatie opent nieuwe kansen voor het midden- en kleinbedrijf. Zowel de transportsector als de EG moeten de voor- en nadelen van regulering en deregulering zorgvuldig tegen elkaar afwegen en niet in één van beide richtingen op hollen slaan.

Er kunnen op allerlei manieren nieuwe mogelijkheden worden geschapen met, desgewenst, handhaving van de nationale identiteit. In de luchtvaart vormen SAS en Airbus Industries goede voorbeelden. Algemeen bekend zijn de door scheepvaartlijnen gevormde consortia, zoals Scan-Dutch en vele andere. Samenwerkingsverbanden kunnen profiteren van schaalvoordelen doordat ze hun beladingsgraad kunnen verbeteren bij lagere brandstofrekeningen, minder tijd verspillen in verkeersopstoppingen en bij grensovergangen enz. De grote gevestigde luchtvaartmaatschappijen kunnen voor hun lijndiensten profiteren van aanvoerdiensten geleverd door regionale en pendelvervoerders. Samen kunnen ze een soort 'wagewiel'systeem – een naaf in het midden met spaken naar alle kanten – opbouwen en zo een grote markt bestrijken. Al zulke samenwerkingsstructuren, noodzakelijk om sterke schakels te smeden voor een sterke ketting van transportwijken en -stelsels, moeten door wetgeving bevorderd worden en niet gehinderd.

Reders die lijnvervoerdiensten met containers aanbieden, kunnen zich niet langer beperken tot het vervoer over zee. Het zeeschip is nog maar één in een reeks vervoermiddelen die gebruikt worden om lading van de producent naar de consument te verplaatsen. Voor de betrokken reders verschuift het accent van de rol van scheepseigenaar naar die van exploitant van containers, die de vervoerwijken en vervoerssystemen in elkaar moet laten passen. Hij aanvaardt verantwoordelijkheid voor het opzetten van het vervoer van deur tot deur. Om dat mogelijk te maken, moeten landinwaarts gerichte vervoerssystemen ervoor zorgen dat de ladingstromen ongehinderd de grens kunnen passeren.

Er zijn instrumenten nodig om omvang, hoeveelheid en distributie te besturen. Het vervoer te land en in de lucht berust in hoge mate op logistieke systemen. Voor optimaal gebruik van de kapitaalgoederen is het noodzakelijk het materieel te volgen en te sturen. Men dient zich de schaalvoordelen niet te laten ontgaan doordat er geen volwassen, door computers bestuurd, informatiedragers beschikbaar zijn. Het verdient zeker aanbeveling waar mogelijk de telematica gezamenlijk te gebruiken, om de geldverslindende wildgroei van vergelijkbare systemen tegen te gaan.

In de tweede plaats maakt een versterkte transportsector van de EG een goede kans om aan eerlijke, commerciële, concurrentie van buiten Europa het hoofd te bieden. Voor de niet-Europese concurrenten is de Europese markt uitermate belangrijk, en ze zijn dan ook vast van plan er een deel van te veroveren en te behouden. De Europese ondernemers ontlenen hun kracht aan de grootte en de vitaliteit van hun eigen gemeenschappelijke markt. Dat betekent voor sommigen van hen dat ze moeten kunnen werken op zo groot mogelijke Europese schaal: zij moeten het vooral hebben van de omvang en het volume. Daarnaast biedt de markt ruimte genoeg voor kleinere, gespecialiseerde transportondernemingen.

De strategie die de Europese transportsector moet volgen is eigenlijk dezelfde die hij altijd al aangehouden behoort te hebben, namelijk, aan de Europese klanten de

best mogelijke service geven tegen de laagst mogelijke kosten per eenheid. Dit is één van de voorwaarden waarop de Europese industrieën hun buitenlandse markten kunnen bewerken. Aangenomen wordt dat de particuliere transportbedrijven dat zeker zullen doen, mits de regeringen van de lidstaten van de EG en de Gemeenschap instellingen de nodige steun verlenen. De politieke organen kunnen door reglementering of juist door het opheffen van beperkende bepalingen, de EG-ingezetenen de instrumenten aanreiken die samenwerking op gemeenschappelijke voet mogelijk maken. De regeringen moeten ook het juiste wettelijke kader bouwen waarbinnen het bedrijfsleven met zoveel mogelijk commerciële vrijheid kan werken. Gezien de internationale aard van het transport moet de EG bereid zijn ook de betrekkingen met buitenlandse instanties te gaan verzorgen, omdat de wetgeving van de Gemeenschap ongetwijfeld op een gegeven moment aangesproken zal worden op de extra-territoriale consequenties.

Punten ter discussie

Enkele discussiepunten besluiten dit artikel. Ze worden gegeven in de vorm van strategische overwegingen die op alle tot dusver ter sprake gebrachte transportwijzen van toepassing zijn.

1. Mits er een gemeenschappelijk uitgangspunt is tegenover de buitenlandse concurrentie, staan de Europese transportondernemingen sterk door de kwaliteit en de prijs van hun produkt. Zij moeten wel gereed zijn tegen hun niet-Europese tegenpolen in het krijt te treden. Daartoe moeten ze:

- druk uitoefenen in de politieke arena's om van de EG een echte economische eenheid te maken;
- hun enge (nationale) belangen opofferen en zich hergroeperen in sterke concurrerende eenheden met betere kansen;
- indien nodig, pan-Europese ondernemingen vormen om het potentieel van de EG als commerciële macht volledig uit te baten;
- gebruik maken van de kansen geboden door nieuwe, gespecialiseerde grensoverschrijdende markten.

2. De internationale handel en de welvaart van de EG zijn er op de lange termijn mee gediend dat er binnen de EG vrije commerciële concurrentie is tussen havens, zowel zee- als luchthavens, en tussen transportondernemingen te land, ter zee en in de lucht. Nu is veel van de regelende en beschermende wetgeving tot stand gekomen op aandringen van het bedrijfsleven zelf. Als dit nu om vrije eerlijke concurrentie vraagt, moet het bedrijfsleven ook niet meer bij nationale en lokale overheden aandringen op subsidie, bescherming of andere gunsten. Die leiden immers tot oneerlijke prijsstelling en oneerlijke commerciële praktijken zonder dat ze de vervoersstromen als zodanig vergroten.

3. Op het gebied van de elektronische gegevensoverdracht moet het douane-apparaat op korte termijn onder de loep worden genomen, met het doel:

- de grensoverschrijdende documenten en procedures te vereenvoudigen en te stroomlijnen;
- samenwerking tussen douane en transportbedrijven tot stand te brengen;
- internationaal overeengekomen normen toe te passen, niet alleen in Europa maar ook in de VS en in het Verre Oosten.

Daartoe is nodig dat:

- het bedrijfsleven actief deelneemt aan ontwikkelingen binnen de SITPRO-forums ('Simplification of International Trade Procedures');
- de lidstaten van de EG snel computersystemen ontwikkelen waarmee de grensautoriteiten douanegegevens kunnen doorgeven;
- de nationale overheden die verantwoordelijk zijn voor

de telecommunicatie, commercieel gaan denken en handelen.

4. Het hedendaagse en toekomstige transportbedrijf verschilt fundamenteel met dat van het verleden. Het kan niet langer voornamelijk vertrouwen op deskundigheid verkregen door training in het bedrijf en het van onderaf opklimmen. Het heeft behoefte aan deskundig management dat conceptueel kan denken over de logistieke eisen van ladingbelanghebbenden. Logistieke concepten vragen om opleidingen waarin het accent op de exacte vakken ligt. De transportsector moet daarom zeer nauwe verbindingen onderhouden met onderwijsinstellingen, om die op de hoogte te stellen en te houden van de nieuwste ontwikkelingen en behoeften van het bedrijfsleven. Bovendien moet men aandringen op onderwijs in logistiek op universitair niveau.

5. Technologische ontwikkelingen op het gebied van het vervoer moeten worden gezien vanuit een Europees standpunt, opdat er een gemeenschappelijke, stevige, basis ontstaat van waaruit de concurrentiepositie van de EG op de wereldmarkt op het gebied van samengestelde transportsystemen kan worden opgebouwd en verbeterd. De kosten van de logistiek, met inbegrip van de kosten van financiering, verzekering en opslag, zijn wezenlijke bestanddelen van de eindprijs van het produkt op het uiteindelijke verkooppunt op de markt. Daarom moet het vervoer expliciet aandacht krijgen in de programma's die onder de paraplu van EUREKA worden ontwikkeld.

6. Recente ontwikkelingen binnen de EG tonen een gebrek aan gemeenschappelijke politieke wil om het vervoer te beschouwen als een essentiële activiteit voor het economische leven van de Gemeenschap. Daarom is het des te noodzakelijker dat de transportsector zelf het voortouw neemt. De Europese bedrijven en in het bijzonder de Europese transportbedrijven moeten bereid zijn tot 'Europees denken', willen ze niet het slachtoffer worden van het gebrek aan eensgezindheid dat hun potentiële economische kracht verbreekt. De commerciële belanghebbenden moeten de besluitvorming in Straatsburg en Brussel op de voet volgen, zodat ze zelf deel hebben aan politieke beslissingen en niet alleen voorwerp ervan zijn.

7. Het jaar 1992 zou ook het jaar moeten zijn waarin het luchtvervoer binnen de EG volledige bevrijding is van regels. De EG moet de route uitstippelen waarlangs de volledige deregulering van de luchtvervoersector in 1992 kan worden bereikt.

8. Om de verkeersaders in stedelijke en industriële gebieden van de EG te ontstoppen zouden de regeringen moeten overwegen:

- dat tol wordt geheven van ieder die de openbare infrastructuur gebruikt;
- dat het bedrijfsleven die infrastructuur op commerciële basis aanlegt en exploiteert.

Zonder nieuwe grenzen te scheppen en de verkeersstromen op te houden moeten de regeringen bereid zijn elk levensvatbaar voorstel in overweging te nemen, hoe onorthodox ook, om consumentengebieden open te breken opdat ze zichzelf niet verstikken in hun economische groei.

J. Groenendijk