

# Regulering van de binnenvaart: niet zo duur, wel goed

DRS. M. FERNHOUT\*

Het artikel van de heren dr. J. C. Bongaerts en drs. A. S. van Schaik in *ESB* van 7 september en 14 september wekt nogal wat misverstanden over het effect en de werking van de evenredige vrachtverdeling in de binnenvaart die niet onweersproken kunnen blijven. Volgens de berekening van de beide heren lopen de kosten van de regulering in de miljoenen. Deze extra kosten zouden door de markt dienen te worden opgebracht. Het verhaal van de heren Bongaerts en Van Schaik is echter zeer onvolledig en op veel punten onjuist. De schrijvers hebben een fout beeld van de werkelijkheid en zij roepen een verkeerd beeld op van het door hen behandelde onderwerp. Ik krijg de indruk dat zij de binnenvaartwereld onvoldoende kennen, waardoor zij op een groot aantal punten zijn uitgegleden. Ik zal detailkritiek, die op vele punten mogelijk is, hier achterwege laten en mij beperken tot enkele hoofdpunten.

Het artikel eindigt met vier conclusies. Met name twee conclusies kunnen hier niet onbesproken blijven. Deze conclusies zijn 1. dat de regulering een efficiënte vloot in de weg staat; en 2. dat de „kosten” van de regulering, berekend met behulp van een viertal scenario's waarmee voor de beschouwde periode een efficiënte vloot werd „gereconstrueerd”, aanzienlijk zijn. Uit het artikel heb ik de indruk gekregen dat deze conclusies met elkaar samenhangen. Hoewel bij gelijke vervoersafstand het grote schip in de regel per vervoerde ton minder kosten heeft dan het kleine, is het toch beslist onjuist om klein met inefficiënt en groot met efficiënt gelijk te stellen (blz. 797). De variatie van de vloot naar type en scheepsgrootte is van groot belang voor de doelmatigheid van de vloot als geheel. De mogelijkheden tot aanpassing worden er door vergroot. De auteurs wekken de indruk dat het beurssysteem ten aanzien van de partijgrootte leidt tot een ondoelmatige inzet van de vloot. Dit spreekt o.a. uit het zinnenetje: „Alleen als een lading bijzondere eisen stelt aan het vervoerend schip kan de Verkeersinspecteur de lading aan een andere schipper toewijzen.” In werkelijkheid heeft de schipper alleen de keus indien de aangeboden lading geschikt is voor het schip. Niet de grootte van het schip bepaalt de te vervoeren partij! Neen; de partij is gegeven en vervolgens wordt bij deze partij een passend schip gezocht. De beschikbare lading wordt niet uitsluitend toegedeeld volgens het beginsel „wie het eerst komt, het eerst maalt”.

Het is beslist onjuist om te stellen dat door de evenredige vrachtverdeling elke schipper van een zekere hoeveelheid „werk” verzekerd is. Integendeel. De evenredige vrachtverdeling is slechts een middel om te voorkomen dat de tarieven beneden het wettelijk bepaalde dalen.

Ook in een situatie waarin er een beurssysteem van kracht is, heeft de binnenvaartondernemer een sterke prikkel om de efficiëntie te vergroten en voelt hij dit direct in zijn portemonnee. Daarom wordt er ook veel geïnvesteerd en gemoderniseerd. Enkele voorbeelden van recente modernisering zijn: vermindering aantal ruimen, licht-gewicht (schuif-)luiken, trimvullingen, kopschroef, navigatiehulpmiddelen. Het gevolg van deze modernisering is verlaging van de vervoerskosten.

Het besproken systeem houdt in het geheel géén dwang in om inefficiënte schepen in te zetten zoals de auteurs stellen. De indruk dat dit wel het geval zou zijn, ontstaat door het bovenaangeduide misverstand en ook doordat de auteurs blijkbaar niet weten dat het tarief een staffeling kent. Het tarief heeft op grond van het verloop van de kostenlijnen een gelijkmatig degressief dalend verloop bij toenemende partijgrootte. Hieruit vloeit voort dat een vrager naar scheepsruimte een prikkel heeft om zijn partij zo groot mogelijk te doen zijn voor zover dat voor hem economisch verantwoord is. De variatie in grootte en type van de wildevaartvloot vergroot juist de concurrentiekracht van deze vervoerestak. Op deze wijze is de binnenvaart in staat tot een doelmatige aanpassing aan de partijen die moeten worden vervoerd. Of het nu gaat om een partij van ongeveer 100 ton of 10.000 ton, de binnenvaart kan het meest geschikte vaartuig aanbieden. Samenlading heeft in de regel geen voordelen voor de verladings; het maakt het vervoer duurder omdat het voor de verlader andere kosten met zich brengt.

De scenario's behandelen de gevolgen voor de vervoerskosten indien de vervoersprestatie met grotere schepen zou worden verricht. Het resultaat van de berekeningen is dat wordt vastgesteld dat de regulering erg duur is. Deze conclusie is voorbarig. Nog eens in het kort: verladings worden niet gedwongen tot hogere vervoerskosten, omdat er kleinere schepen *aan de beurt* zijn. Het tarief is lager naarmate de partij groter is. Verladings hebben daardoor een prikkel hun partij zo groot mogelijk te maken. Samenlading heeft in de

regel geen voordelen voor verladings. Voor een verlader is het aantrekkelijk dat hij zelf kan bepalen hoe groot de partij is. Hieruit vloeit voort dat gebruik van het kleine, per ton duurder, schip voordeliger is. In de praktijk komt het zelfs voor dat er een gebrek is aan kleinere schepen. De verlader is dan bereid meer te betalen, zelfs in een situatie waarin grotere schepen wachttijden hebben wegens gebrek aan werk. Kleinere schepen maken het mogelijk dat de klant datgene krijgt wat hij op een bepaald moment nodig heeft. Bovendien is het vanwege de infrastructuur soms onmogelijk grotere vaartuigen in te zetten. Ontvangers die aan klein vaarwater gevestigd zijn, zijn op kleinere schepen aangewezen.

Gezien het bovenstaande is het zinvol dat ook voor de kleinere schepen ruïneuze concurrentie tegengegaan wordt. Reeds in de discussie rond de invoering van de wet op de zoveel mogelijk evenredige vrachtverdeling van 1933 kwam het argument naar voren dat het belangrijk is dat capaciteit in stand gehouden wordt die later nodig is. Dit brengt ons vanzelf bij het punt van de ruïneuze concurrentie. De benadering en de veronderstellingen van de auteurs op dit punt (blz. 796) kloppen niet. Aan het eigene van de binnenvaart wordt voorbijgegaan. De aspecten „ruimte” en „tijd” zijn van doorslaggevend belang in het capaciteits- en concurrentievraagstuk. Zelfs indien de vraag naar en het aanbod van scheepsruimte globaal met elkaar in evenwicht zijn, kan er een onevenwichtige situatie op de afzonderlijke geografische deelmarkten zijn. De vaartuigen verschijnen op elkaars geografische deelmarkten. Fluctuaties in het aanbod van scheepsruimte door allerlei oorzaken aan de ene kant (waaronder veranderende waterstanden) en fluctuaties in de vraag naar scheepsruimte aan de andere kant, in combinatie met het feit dat vervoersdiensten niet op voorraad kunnen worden geproduceerd, leiden ertoe dat een zekere reservecapaciteit nodig is. Deze reservecapaciteit hangt boven de markt indien tijdelijk de vraag naar scheepsruimte kleiner is dan het aanbod en dit leidt dan (zonder meer) tot prijsbederf. Dat is niet omdat binnenvaartondernemers onverstandig zijn en geen dag kunnen stilligen, maar omdat stilliggen financieel onaan-trekkelijker is dan beneden de integrale kostprijs varen. Daarom kan marktordening zinvol zijn indien daar een bijdrage vanuit gaat ter beteugeling van ruïneuze concurrentie en ter voorkoming van zinloze kapitaalvernietiging.

Met het bovenstaande is niet gezegd dat het stelsel van evenredige vrachtverdeling volmaakt is. Erkend moet worden dat in de praktijk dit stelsel niet geschikt is voor alle in de binnenvaart denkbare deelmarkten en het stelsel zelf behoeft ook verdere verbetering en uitdieping. Daar wordt aan gewerkt. Maar dat is een heel ander verhaal.

M. Fernhout

\* De auteur is voorzitter van de Federatie van Schippersbonden. Hij heeft dit artikel geschreven in samenspraak met de heer Y. de Vries van de Onafhankelijke Nederlandse Schippersbond.

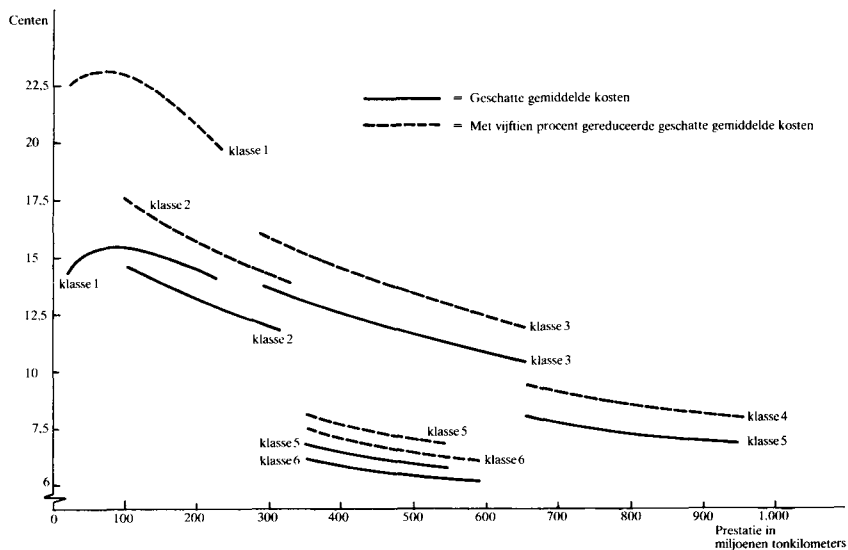
Het spreekt vanzelf dat de voorzitter van de Federatie van Schippersbonden de binnenvaartwereld beter kent dan economen die geïnteresseerd zijn in de economische gevolgen van de regulering van de binnenvaart. Toch heeft zijn bijdrage er ons niet van kunnen overtuigen dat de regulering niet te beschouwen is als een „schaars goed” dat „zijn prijs” heeft. Fernhout heeft gelijk als hij stelt dat kleine schepen niet noodzakelijkerwijs inefficiënt zijn, maar deze vaststelling leidt niet tot de conclusie dat de regulering van de binnenvaart niet van invloed zou zijn op de kosten van het vervoer. In dit naschrift willen wij ons standpunt in deze aangelegenheid toelichten.

Voor onze berekeningen zijn wij uitgegaan van de veronderstelling dat een deregulering van de wilde vaart tot een schaalvergroting zou leiden, waardoor de totale kosten van het vervoer van een gegeven lading zouden afnemen 1). Hierbij dient te worden opgemerkt dat de scenario's een bescheiden schaalvergroting laten zien, in tegenstelling tot de spectaculaire ontwikkeling in de Rijnvaart die tot een totaal veranderd aanzien van de bedrijfstak lijkt te leiden. Toch is ook in de wilde vaart het aantal kleine schepen afgenomen en het aantal grote schepen toegenomen. De scenario's waren dus als een uitvloeisel gedacht van een ontwikkeling die zich in werkelijkheid voordeed.

Maar een deregulering van de wilde vaart zou natuurlijk evengoed een intensievere benutting van de vloot tot gevolg kunnen hebben, waardoor de totale kosten van het vervoer van een gegeven lading zouden afnemen. Geprikkeld door de vrije toe- en uitreding zouden schippers kostenvoordelen kunnen behalen door het aantal reizen en/of het aantal ladingen op te voeren. Wegens het voorkomen van „economies of density” zouden zij een gegeven aantal ladingen met een geringer aantal schepen tegen lagere totale kosten vervoeren. Zou dus, volgens de vaststelling van Fernhout, na een deregulering geen schaalvergroting plaatshebben, maar in tegendeel de binnenvaartvloot in een vrijwel ongewijzigde samenstelling aan het vervoer blijven deelnemen, dan zouden er vanwege een betere benutting van de laadruimte kostenbesparingen mogelijk zijn. Net zoals de kostenbesparingen ten gevolge van de schaalvergroting kunnen deze kostenbesparingen aanzienlijk zijn. In de veronderstelling dat een betere benutting van de gegeven laadruimte tot een daling van de gemiddelde kosten met slechts tien procent leidt, verminderen de totale kosten met bedragen tussen de f. 22 en 31 mln. Wordt een daling van de gemiddelde kosten met vijftien procent aangenomen, dan bedragen de kostenbesparingen tussen de f. 32 en 46 mln., zoals in tabel 1 is weergegeven.

In figuur 1 zijn de geschatte gemiddelde-kostencurves en de met vijftien procent verminderde gemiddelde-kostencurves voor de zes scheepsklassen afgebeeld. De gereduceerde gemiddelde kosten ontstaan door een reductie van het aantal schepen die ten gevolge van een deregulering niet meer aan het vervoer zouden deelnemen. Het is be-

Figuur 1. Geschatte gemiddelde kosten voor zes scheepsklassen en met vijftien procent gereduceerde geschatte gemiddelde kosten



Tabel 1. Kostenbesparingen in mln. gld. ten gevolge van een intensievere benutting van de in de wilde vaart ingezette vloot

	Kostenbesparingen als gevolg van uniforme reductie van de gemiddelde kosten	
	10%	15%
1969	29,25	43,87
1970	31,00	46,49
1972	27,00	40,49
1973	25,39	38,08
1974	24,02	36,02
1975	23,00	34,47
1976	22,82	34,24
1977	21,96	32,80
1978	22,34	33,50
1979	21,90	32,84
1980	21,78	32,66

kend dat in de wilde vaart een belangrijke overcapaciteit bestaat die door Gort 2) en door de Commissie Vervoervergunningen 3) respectievelijk op 8 à 12 en 7,7 à 27,6% wordt geschat, een en ander in afhankelijkheid van uiteenlopende veronderstellingen. Het is niet duidelijk welke oorzakelijke verbanden er zijn tussen het bestaan van de huidige regulering van de wilde vaart en de aanwezigheid van overcapaciteit in deze deelmarkt. Er kan dus geen juiste berekening worden gemaakt van de kostenbesparingen van een mogelijke deregulering in de veronderstelling dat er geen schaalvergroting, maar een intensievere benutting van de vloot plaatsheeft. Tabel 1 en figuur 1 hebben daarom een louter illustratieve betekenis, maar leren desondanks dat zelfs marginale verbeteringen in de benutting van de bestaande vloot aanzienlijke kostenvoordelen kunnen opleveren. Voor het vervoer van een gegeven aantal ladingen is dus een geringer aantal schepen nodig, c.q. kan met de bestaande vloot tegen de huidige totale kosten een groter aantal ladingen worden vervoerd. De zo behaalde kostenvoordelen zijn volgens ons een maatstaf van de door Fernhout genoemde efficiency van de kleine schepen.

Deze efficiency kan worden geschat als we — ex absurdo — aan de vier geciteerde scenario's een vijfde toevoegen en de kostenbesparingen van dit vijfde scenario berekenen. Gesteld dat de door de scheepsklassen vijf en

Tabel 2. Kostenbesparingen in mln. gld. volgens scenario 5 (de lading van de schepen van de scheepsklassen 5 en 6 wordt door schepen van de scheepsklassen 3 overgenomen)

	Totale kosten van de werkelijke vloot	Totale kostenbesparingen volgens scenario 5	Besparingen in procenten van de kosten van de werkelijke vloot
1969	292,48	13,08	4,5
1970	309,94	19,81	6,4
1972	269,96	12,00	4,5
1973	253,89	11,95	4,7
1974	240,18	10,31	4,3
1975	229,80	8,31	3,6
1976	228,27	7,08	3,1
1977	218,64	7,23	3,3
1978	223,38	7,09	3,1
1979	218,92	4,49	2,1
1980	217,76	0,76	0,4

zes vervoerde ladingen aan de lading van schepen van scheepsklasse 3 (met een laadvermogen van 300 tot 400 ton) worden toegevoegd, dan bedragen de totale kostenbesparingen voor de gehele wilde vaart tussen 0,5 en 6% (zie tabel 2). Met andere woorden: zelfs indien de lading van de schepen van de twee grootste scheepsklassen naast de werkelijke lading van de scheepsklasse 3 door schepen van deze scheepsklasse (de zogenaamde „spitsen”) wordt vervoerd, zijn er geringe kostenbesparingen mogelijk.

Figuur 2 presenteert een afbeelding van de gemiddelde kosten van het vervoer door de werkelijke vloot en van het vervoer van de in scenario 5 aangegeven lading door schepen van de scheepsklasse 3.

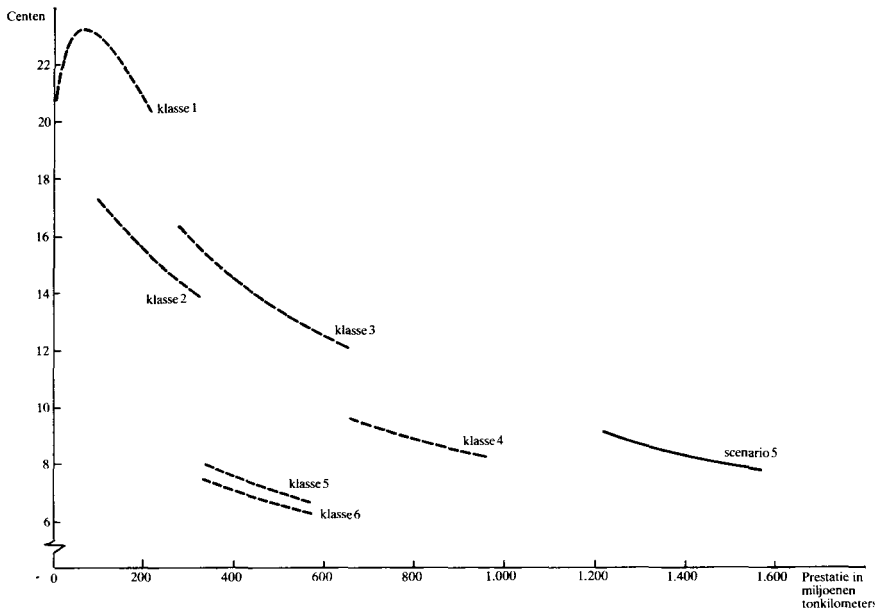
De genoemde besparingen zijn natuurlijk niet mogelijk als de vloot van de wilde vaart optimaal benut zou zijn zodat een deregulering niet tot lagere kosten van het vervoer van een gegeven aantal ladingen zou leiden. Maar naast de reeds geciteerde metingen van

1) Alle verwijzingen zijn naar: J. C. Bongaerts en A. S. van Schaik, Regulering van de Nederlandse binnenvaart — een kostbaar goed”, *ESB*, nr. 3421, 7 september 1983, blz. 794-798.

2) G. Gort, Bedrijfsleven moet capaciteitskeuze doen, *Weekblad Schuttevaer*, jg. 94, nr. 52, 28 mei 1983, blz. 17-18.

3) Commissie Vervoervergunningen, *Overcapaciteit in de Nederlandse wilde vaart in 1981*, Den Haag, januari 1983.

Figuur 2. Geschatte gemiddelde kosten voor zes scheepsklassen en berekende gemiddelde kosten voor scenario 5 (de lading van de scheepsklassen 5 en 6 wordt overgenomen door schepen van de klasse 3)



overcapaciteit is uit verdere gegevens af te leiden dat de bestaande vloot niet aan de grens van haar capaciteit opereert. Tabel 3 presenteert zogenaamde „omloopsnelheden” voor de vloten van de wilde vaart en van het bijzonder vervoer. Deze kengetallen geven weer het aantal maanden per jaar dat een eenheid laadvermogen van de betreffende vloot voor vervoer wordt ingezet. Omdat de reisafstanden van schepen van het bijzonder

markt moet worden gedereguleerd. De wilde vaart heeft in de periode van haar bestaan een aantal schippersondernemingen een inkomen en bestaanszekerheid gegeven. Het ligt in onze bedoeling uitsluitend in te gaan op de kosten van regulering, die zich uiten in een verlangzaming van de schaalvergroting en — blijkens een suggestie van Fernhout — in een onderbenutting van zowel kleine als grote schepen.

Tabel 3. Omloopsnelheden van de vloten van de wilde vaart en van het bijzonder vervoer<sup>a</sup>

	Wilde vaart	Bijzonder vervoer
1970	12,78	45,69
1971	12,39	44,62
1972	12,04	36,62
1973	11,59	39,07
1974	11,25	30,55
1975	11,56	32,08
1976	11,11	37,14
1977	10,20	40,05
1978	11,06	38,72
1979	11,11	34,97
1980	12,17	31,09

a) De omloopsnelheid is het aantal malen per jaar dat één eenheid laadvermogen voor vervoer wordt ingezet. De omloopsnelheid van de vloot van het bijzonder vervoer werd gecorrigeerd voor het verschil in de reisafstand tussen de wilde vaart en het bijzonder vervoer. Bron: Eigen berekeningen aan de hand van gepubliceerde data.

vervoer veel korter zijn dan die van schepen van de wilde vaart, zijn de omloopsnelheden van de vloot van het bijzonder vervoer voor deze afstandsverschillen gecorrigeerd 4).

Uit de tabel is af te leiden dat tussen de vloten van beide deelmarkten grote verschillen bestaan. Het vermoeden rijst dat schepen van de wilde vaart grotere vervoersprestaties zouden kunnen leveren zonder de grens van de capaciteit te benaderen. Na een deregulering van de wilde vaart zouden dus kostenbesparingen mogen worden verwacht die zowel het gevolg zouden zijn van een schaalvergroting als van een betere benutting van de capaciteit.

Uit de vaststelling dat een deregulering van de wilde vaart kostenbesparingen kan opleveren, leiden wij niet af dat deze deel-

Dat aan het eigene van de binnenvaart wordt voorbijgegaan, is niet juist. Wij zijn ons er van bewust dat een schatting van de gemiddelde kosten eigenlijk erg omzichtig zou moeten gebeuren, en dat met allerlei omstandigheden rekening moet worden gehouden die niet kwantificeerbaar zijn of waarover geen cijfermatige gegevens bestaan. Alle vervoersmarkten zijn gekenmerkt door het feit dat er niet alleen een aanbod is van vervoersprestaties, maar ook van laadruimte. Deze laadruimte en de „variatie in grootte en type” worden door de verlader waargenomen als een „optie op vervoer” waarvoor hij in principe niet bereid is te betalen. In andere bedrijfstakken van het vervoer moet de „verlader” voor deze optie wel betalen, bij voorbeeld bij de huur van een vrachtwagen zonder chauffeur en bij de huur van een taxi, waarbij naast een vergoeding voor het gebruik van het vervoermiddel een kilometer-tarief geldt. In de wilde vaart is van een dergelijk vastrecht tarief 5) geen sprake, omdat zowel de interne als de externe mededinging een dergelijk tariefstelsel belet. Schippers die via de beurs hun laadruimte en daarmee een „optie op vervoer” aanbieden zonder daarvoor een cent te verdienen zijn hiervan de dupe.

B. W. Bongaerts  
J. C. Bongaerts  
A. S. van Schaik

4) Verdere gegevens omtrent deze berekeningen zijn ter beschikking bij de auteurs.

5) De auteurs danken prof. dr. J. Tinbergen voor de suggestie om de mogelijkheden van een vastrecht tarief voor de wilde vaart te onderzoeken.