

'Position Paper' Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart (CBRB) inzake beprijzing en markt in de binnenvaart

Deze position paper heeft uitsluitend betrekking op het vervoer van droge (bulk)lading door binnenvaartschepen en is opgesteld ten behoeve van het door de Tweede Kamer georganiseerde rondetafelgesprek over beprijzing en de markt in de binnenvaart op 30 november 2016.

Inleiding:

De uitnodiging van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu om een position paper op te stellen en aan de ronde tafel deel te nemen wordt door het CBRB zeer gewaardeerd. Dit vooral gezien het belang dat CBRB leden hechten aan vrije marktwerking, zeker indien het prijsvorming betreft. De uit het voorliggende programma en de scope blijkende veronderstelling dat de situatie voor 'schippers' in de praktijk nauwelijks is verbeterd roept de vraag op welke referentie daarvoor is gebruikt. Het ladingaanbod is de laatste tijd verbeterd en 2015 is over het algemeen een redelijk tot goed jaar geweest. Dat aanknopingspunten voor beleid zouden moeten worden gezocht om prijzen in de binnenvaart naar een "meer reëel niveau" te krijgen wordt door het CBRB vooralsnog niet ondersteund. Dat er onderzoek is en wordt verricht is positief maar verandert de werkelijkheid niet.

Stand van zaken:

Allereerst kan geconstateerd worden dat er brede overeenstemming is over de aard van de problematiek met prijsvorming in de binnenvaart, het aanbod van schepen overtreft de vraag naar vervoer door schepen. Door de in de jaren tot omstreeks 2008 in opdracht gegeven nieuwbouwschepen en de daarop volgende economische neergang, waarbij het ladingaanbod verminderde is overcapaciteit ontstaan. Het segment van de sector waar deze overcapaciteit vooral is opgetreden zijn schepen vanaf ongeveer 2000 ton. Voor kleinere schepen is de economische situatie over het algemeen redelijk. Is er echt een probleem of is het een normale marktbeving?

De financiële situatie van sommige binnenvaartbedrijven is niet optimaal. Het betreft dan vooral bedrijven die teveel hebben geïnvesteerd. Deze situatie duurt al een aantal jaren. Wat de kleinere (tot ongeveer 1600 ton) binnenvaart betreft is de economische situatie van bedrijven over het algemeen redelijk, soms goed. Schepen kleiner dan 800 ton opereren in een krimpend marktsegment. Wat de toekomst van kleinere schepen tot 1300 ton betreft is het meer de vraag of er voldoende schepen zullen zijn in de toekomst. Nieuwbouw in dit segment is er niet of nauwelijks.

CBRB positie:

De mening van het CBRB is dat overheidsingrijpen in de markt moet worden afgewezen. Immers, er is een vrije markt en de toegang en de mededinging in die markt moet niet door overheden worden bepaald of beperkt en scheepseigenaren die moeilijke tijden doormaken moeten in principe zelf hun problemen oplossen. De markt van het binnenvaartvervoer wordt door dezelfde wetten geregeerd als andere markten.

Vaak wordt verondersteld (zie het Agora voorstel) dat tussenpersonen (bevrachters) een te groot deel van onderhandelingsruimte ten nadele van binnenvaartbedrijven aan zich trekken. Deze tussenpersonen bemiddelen of nemen voor eigen rekening en risico ladingpakketten over. Bij bemiddeling zoekt de tussenpersoon een schip voor het vervoer van lading, of lading voor een schip, tegen een vooraf afgestemd percentage van de vrachtsom. Bij overname (soms door uitschrijving van een tender door de afzender) wordt het vervoer uitgevoerd door een bedrijf of door een tussenpersoon die het vervoer op zich neemt. Hiermee ligt het risico bij degene die de verplichting op zich neemt de lading tegen een bepaalde prijs van A naar B te (doen) vervoeren.

Dit is over het algemeen niet de schipper of scheepseigenaar. Als door een veranderende situatie in de markt door bijvoorbeeld laag water er te weinig schepen voor het aanbod zijn dan draagt de

tussenpersoon alle risico's. Ook het risico van hogere vrachtprijzen dan die hij zelf bedongen heeft. Het systeem van vervoer in de binnenvaart werkt in principe zoals iedere markt. Niemand wordt gedwongen om een vervoerovereenkomst te sluiten. Als er behoefte aan schepen is gaat de prijs omhoog, is die behoefte er niet dan gaat de prijs omlaag. De tussenpersoon werkt voor zowel schipper/scheepseigenaar als verlader.

Overheidsbeleid:

De overheid heeft zich in het verleden vaak met de binnenvaartmarkt bemoeid. Bijvoorbeeld de invoering van Verordening EG 718/1999 (de sloopregeling) en steun bij de oprichting van verschillende coöperaties naar aanleiding van het opheffen van de Evenredige Vrachtverdeling in 1998. De werking van de sloopregeling van 1989 tot 2003, noch de steun voor coöperaties heeft geleid tot een meer evenwichtige markt.

De structuur van de binnenvaartmarkt, die wordt gekenschetst door veel kleinere bedrijven is daar mede debet aan. Deze bedrijven investeren al dan niet op grond van een veelal minder zakelijke benadering van de eigenaar en de op dat moment bestaande economische situatie. Aangezien deze aanpak bij veel bedrijven hetzelfde is, wordt er door veel bedrijven op hetzelfde moment geïnvesteerd. Dat heeft tot gevolg dat de markt slecht stuurbaar is. Veel actoren beslissen zelfstandig op grond van hun eigen economische situatie. De klassieke en werkbare oplossing voor een gefragmenteerde markt, samenwerken door het oprichten van coöperaties, wordt niet toegepast. Dat in plaats daarvan de overheid een taak, anders dan het verstrekken van noodzakelijke informatie voor het algemeen belang en de zorg voor de infrastructuur, zou hebben wordt door het CBRB dan ook niet ondersteund. Het is aan de deelnemers in de markt (of dat nu scheepseigenaren of tussenpersonen zijn) om hun bedrijf te voeren en bedrijfsbeslissingen te nemen. Overheidsingrijpen bij beprijzing beïnvloedt de concurrentie negatief, houdt geen of te weinig rekening met de risico's die aan dergelijk ingrijpen kleven. Maatregelen om in de markt in te grijpen zijn volgens het CBRB dan ook onwenselijk. Het remt vernieuwing en innovatie, is vaak veel te star en heeft neveneffecten die schadelijk kunnen zijn.

CBRB

30 november 2016