

SCHUTTEVAER

Zaterdag 6 maart 2010

Column: Een nieuw perspectief

Het zou natuurlijk ook allemaal nog kunnen meevallen in 2010. De economie lijkt wat sneller terug te veren dan verwacht. In Azië merkt men eigenlijk weinig meer van de crisis. China zit alweer op een groei van 8%. Als je de problemen bij de financiering van banken en landen wegdenkt, zijn de uitgangspunten voor een nieuwe economische groei in 2010 volop aanwezig. Grote problemen op de huizenmarkt en de beurs zijn tot nu toe uitgebleven. Het vertrouwen van consumenten keert langzaam terug, KPN en Philips maken alweer weer winst. Nu de binnenvaart nog.

Door **C.J. de Vries**

Daar staat tegenover dat de werkloosheid nog steeds oploopt. Bedrijven, banken en landen zijn nog niet uit de gevarezone. Er kan nog steeds van alles mis gaan en er moet nog flink bezuinigd worden. De aankondigde sluiting van autofabrieken en de financiële problemen van Griekenland, Ierland en Engeland zijn daarvan symptomen en kunnen een domino-effect veroorzaken die opnieuw de zaak op slot zet. Het herstel is dus broos. We moeten er maar zuinig op zijn en behoedzaam manoeuvreren. Een kabinetscrisis en een afwijzing van **oplegging** door de **NMa** helpen daar niet bij.

Erg dure hobby

Waar zal dit in de binnenvaart toe leiden? We hoopten natuurlijk allemaal dat de start in het nieuwe jaar wat positiever zou zijn geweest. In het leeuwendeel van de droge ladingvaart was dat niet zo en ook in de tankvaart voelt men dat het moeilijk gaat worden. Onderzoeksbureau NEA heeft geconstateerd dat in de eerste weken van januari (net als in de laatste weken van 2009) de binnenvaart vrachten accepteert die net de kosten van de gasolie dekken. Zo wordt binnenvaart wel een erg dure hobby. Bij de schippers die ik sprak zag ik de vertwijfeling in de ogen. Waar moet dit eindigen? En dan wordt de gasolie ook nog eens duurder!

Zijn er dan geen lichtpuntjes? Jawel. Terwijl in het wegvervoer in 2009 een derde van de bedrijven al over de kop is gegaan, zijn faillissementen in de binnenvaart tot nu toe een grote uitzondering. Omdat de banken medeverantwoordelijk zijn voor het bovenmatig investeren in nieuwe schepen, mag nu verwacht worden dat zij naast de binnenvaart blijven staan om de sector door de crisis heen te trekken. Dat is ook in het belang van de banken om kapitaalvernietiging te voorkomen. Zonder faillissementen zal het echter niet lukken, maar de hamvraag is of je dat moet willen stimuleren of juist afremmen.

Toekomstperspectief

Als er geen goed toekomstperspectief voor de binnenvaart zou zijn dan zou een sanering van de binnenvaartbedrijven onvermijdelijk en noodzakelijk zijn. Als je kijkt naar de ongebreidelde nieuwbouw van de afgelopen jaren, dan is het logisch dat die binnenvaartondernemers in de droge ladingvaart, die geen nieuwbouw hebben gepleegd (ca. 1500), de schuld van de huidige **overcapaciteit** (ca. 30%) bij de nieuwbouw leggen.

Het voelt immers alsof de nieuwbouw ook de neergang in de vrachtprijzen voor de bestaande schepen heeft veroorzaakt. Die ondernemers die wel nieuwbouw hebben gepleegd (ook ca. 1500) verdedigen zich (als ze dat al doen, want meestal lijden ze in stilte) met de stelling dat zij hebben ingespeeld op tien jaar lang een jaarlijkse groei van het containervervoer over water van tien tot vijftien procent. Er werden immers hevig stijgende goederenstromen in het vooruitzicht gesteld.

Puur speculatief

Tot 2008 hadden zij wellicht gelijk, maar er was geen enkele rechtvaardiging om in 2008 en 2009 tweemaal zoveel nieuwbouw te plegen als in 2007. Het bestellen van een extra schip voor de handel was puur speculatief en had niet moeten plaatsvinden. Ook wanneer er geen financiële crisis was ontstaan, dan had

dit teveel aan schepen de vrachtprijzen in 2009 en 2010 gedrukt, terwijl dat met een behoedzaam investeringsbeleid helemaal niet had plaatsgevonden.

Achterafpraten is altijd makkelijk. Maar wie de moeite neemt zich te verdiepen in de toekomst van de Rotterdamse haven, kan waarnemen dat men zich daar voorbereidt op een groei van het containervervoer per binnenschip van 2 miljoen teu nu, naar 9 miljoen teu in de toekomst. Er is in Rotterdam dan ook niemand die twijfelt aan een geweldige toekomst voor de containerbinnenvaart, ik ook niet. Daar heeft de binnenvaart nu natuurlijk weinig aan, maar met die wetenschap in het achterhoofd is het vrij zinloos om een groot deel van de nieuwbouww vloot door een tijdelijke inzinking failliet te laten gaan.

Het risico dat zij daarmee de waarde van de gehele vloot omlaagtrekt en ook bij de nu nog gezonde bedrijven onnodig een faillissementsgolf veroorzaakt is te groot. Nog even los van alle andere negatieve effecten die zo iets veroorzaakt (persoonlijk leed, imagoverlies en het risico op een nieuwe Damco-constructie).

Risico koude sanering

Voor het einde van dit jaar zullen er, als de markt niet sneller aantrekt, toch behoorlijk wat binnenvaartbedrijven failliet gaan. Dat zou zoveel mogelijk beperkt moeten blijven tot die bedrijven die de afgelopen tijd echt teveel risico hebben genomen.

Door het afwijzen van de oplegging door de NMa ontstaat echter het risico op een collectief faillissement (een koude sanering), omdat de banken (wanneer er geen perspectief wordt geboden) de neiging zullen hebben voor het einde van dit jaar op de verliesgevende binnenvaartbedrijven af te schrijven. Het enige dat dit nog kan voorkomen, als de vrachtprijzen niet zouden stijgen, is een regeling tussen banken, overheid en binnenvaart, om schepen die technisch failliet zijn tijdelijk uit de vaart te nemen. De eigenaar van een schip mag immers wel zelf zijn eigen schip opleggen, zonder in strijd te komen met NMa-regels. Door de val van kabinet is de mogelijkheid om via een wettelijke regeling capaciteit uit de vaart te nemen (de enige remedie tegen teveel schepen) niet op korte termijn haalbaar.

Een regeling voor het tijdelijk uit de vaart nemen van faillierende schepen mag echter op een brede steun rekenen binnen het (demissionaire) kabinet, de **Tweede Kamer** en de binnenvaart, en kan het perspectief bieden dat de sector nodig heeft. Overheid en banken zullen voor zo'n regeling gezamenlijk in de buidel moeten tasten in het belang van het op gang houden van het systeem van de bevoorrading van de basisindustrie in Nederland en Noordwest-Europa. Ook richting Brussel moet Nederland laten zien dat zij een oplossing voor het probleem kan bieden.

2010 wordt daarom voor het voortbestaan van de Nederlandse vloot in z'n huidige vorm een cruciaal jaar. Veel sterkte toegewenst.