

belgië op de wereldzeeën

M. Poppe,

Sekretaris-generaal

Ministerie van Verkeerswezen, Brussel

De Belgische koopvaardij behoort, met de luchtvaart, tot de vervoertakken die vrijwel uitsluitend op het internationaal vervoer zijn aangewezen. Overzees trafiek tussen de Belgische zeehavens is uitermate beperkt. Het internationaal karakter van onze koopvaardij heeft zich overigens in de laatste jaren nog geaccentueerd door een toenemende participatie van onze schepen in de zogenaamde 'cross-trades', dwz. vervoer tussen twee vreemde havens zonder een Belgische haven aan te doen. Zo varen Belgische koopvaardij schepen op een regelmatige lijn tussen Australië en de USA en worden door Belgische bulk-carriers kolen vervoerd van de USA naar Japan. Het aktieterrein waarop onze vloot zich beweegt beperkt zich dus niet tot de invoer van grondstoffen naar België en de uitvoer van half-afgewerkte of eindprodukten van België naar het buitenland, een traditioneel beeld dat nog al te dikwijls opgehangen wordt. Dit aktieterrein is thans de ganse wereld.

Zeer vanzelfsprekend ondervindt de Belgische koopvaardij dan ook rechtstreeks de invloed van het conjunctuurverloop in de werelddeconomie. Al naargelang het volume van de wereldhandel toeneemt, stagneert of afneemt, m.a.w. naargelang de vraag naar vervoermiddelen zich wijzigt, naargelang ook de omvang van de wereldvloot een evolutie ondergaat (de aanbodzijde aan vervoermiddelen), kent de Belgische koopvaardij beter of slechter tijden. Ze werkt op een markt die geen nationale protektie kent. Alle pogingen ten spijt om de Belgische industrie, de Belgische in- en uitvoerhandel er toe aan te zetten op de nationale vlag beroep te doen voor het overzees vervoer, zal dit slechts gebeuren in zover onze koopvaardij kompetitief blijft t.o.v. vreemde vlaggen.

Het woord zeevaart heeft altijd in de oren van velen een romantisch klankje gehad. Men denkt daarbij aan traditie, aan het begrip zeevarende naties, aan grimmige kapiteins van stoere windjammers. Hoewel de romantiek gelukkig niet helemaal uit de zeevaart verdwenen is, toch blijft daar voor de reder die zich met een schip van anderhalf miljard fr. op de wereldzeeën waagt, niet veel van over. Zeevarende naties, en men denkt in de eerste plaats aan Engeland of Noorwegen, die zijn al lang voorbijgestreefd door Liberia.

Stoere zeebonken vinden nog moeilijk hun plaats op de brug van een moderne cargo met de delikate apparatuur die eerder thuis lijkt te horen in een elektrische centrale dan op volle zee. En indien men in bewondering kon

staan voor een clipper onder volle zeil, dan moet er toch fantastisch veel verbeelding bij komen om een ten top geladen containerschip mooi te vinden.

Dit alles om aan te tonen dat zich in de laatste decennia en zelfs in de laatste jaren een evolutie in de koopvaardij heeft voorgedaan, die zich, door goede en slechte tijden heen, nog steeds verder doorzet. Deze evolutie vertoont vele aspecten, maar de twee meest merkwaardige zijn wel schaalvergroting en specialisatie. Schaalvergroting, van het Libertyschip van 10.000 ton tot bulk-carriers van 250.000 ton en tot containerschepen die 2.500 containers kunnen opladen. Specialisatie omdat de lijnschepen en trampers van vlak na de tweede wereldoorlog zich hebben opgesplitst in een groot aantal zeer gespecialiseerde categorieën schepen: containerschepen en bulk-carriers, Ro-Ro-schepen die vrachtwagens en opliggers vervoeren, OBO-schepen die zowel ijzererts als petroleum kunnen laden, om nog te zwijgen van de hoog gespecialiseerde bevoorradingschepen voor de booreilanden, LNG-tankers en Lash-schepen die eenheden voor de binnenvaart opnemen.

Die schaalvergroting en die specialisatie kon er niet gekomen zijn zonder een grote expansie van de wereldhandel en zonder een doorgedreven tendens naar lagere kostprijzen voor het overzees vervoer, waarbij een wisselwerking tussen die twee fenomenen is ontstaan. Dit verklaart hoe de wereldvloot van 124,9 miljoen bt in 1959 is uitgegroeid tot 420,8 miljoen bt medio 1981. Dit verklaart waarom een bulk-carrier van 65.000 twd (een zogenaamd Panamax-schip) niet langer bij de zeer grote schepen wordt gerekend en dit verklaart waarom Liberia thans de grootste zeevarende natie is — als men dit zo mag noemen — en niet langer Groot-Brittannië. Het wordt en het blijft, hoe langer hoe meer een probleem van grotere eenheidsladingen op te nemen om een lagere prijs per vervoerde ton te bekomen en dan die vlag te kiezen die de laagste kostprijs mogelijk maakt. Romantiek en sentiment zijn bij dit alles ver te zoeken.

Welke plaats neemt daarbij de Belgische koopvaardij in, welke rol speelt ze in dit concert van de zeevarende naties?

Een bescheiden rol, gewis, maar daarom zeker geen onbelangrijke rol.

Tabel I toont de plaats aan die de Belgische koopvaardij t.o.v. de zeevarende EEG-landen en t.o.v. de rest van de wereld inneemt.

De beperkte omvang van de Belgische koopvaardij is zeker geen nieuw element in de nationale maritieme geschiedenis. In 1959 vaarde 0,5 % van de wereldvloot onder Belgische vlag, in 1981 nog 0,45 %. De voornaamste oorzaak van deze lichte achteruitgang ligt wel in het feit dat België praktisch geen rol heeft gespeeld in de bijzonder sterke expansie die zich bij de werelddankvloot heeft voorgedaan. Onze koopvaardijvloot telt minder dan 20 % tankers, de wereldvloot ruim meer dan 40 %. Het ontbreken van zeer grote petroleummaatschappijen in ons land (geen enkele Belgische maatschappij behoort tot de zogenaamde 7 big sisters, de 7 grootste petroleummaatschappijen ter wereld), en de beperkte toegankelijkheid die onze havens in het verleden, op het ogenblik dat de reuzetankers werden gebouwd, kenmerkte, hebben daarbij zeker een rol gespeeld. Het heeft ons ook wel aan waaghalzen ontbroken, zoals de Griekse reders, die op de zeer speculatieve vrije markt van de tankervaart, enorme

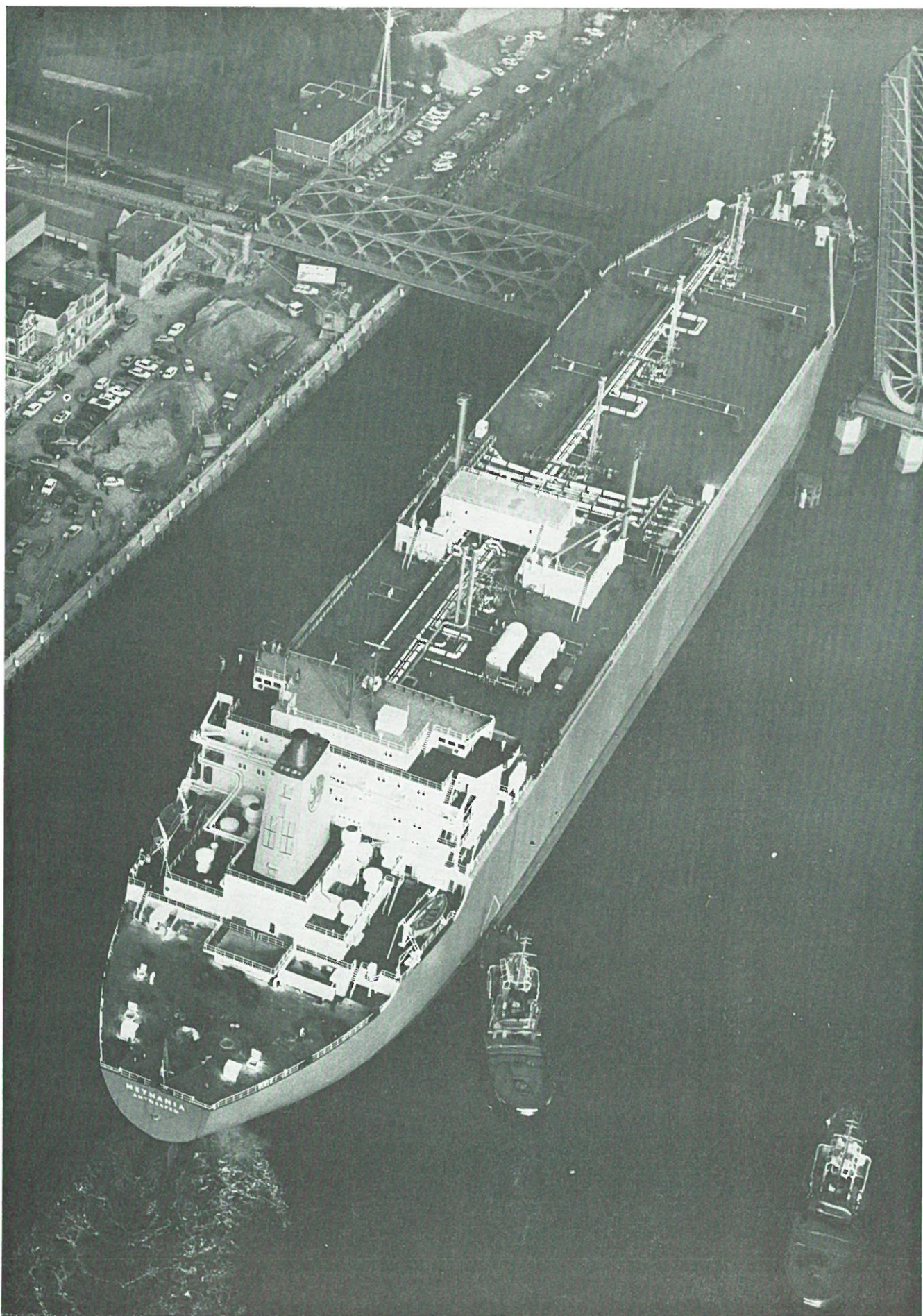


Foto Aero Survey, St.-Niklaas-Waas
186

'Methania' : 131.580 m³, 78.511 BRT, 67.879 twd, bouwjaar 1978.

risico's konden of durfden nemen. Gelet op de huidige toestand van de tankmarkt, zal dit zeker geen enkel Belgisch reder betreffen. Hun geldschieters, waaronder de Staat, nog minder.

Tabel 1 : De Belgische koopvaardijvloot en de wereldvloot (midden 1981)

	1.000 BRT	%	1.000 TDW	%
België	1.916.8	1.74	2.948.3	1.57
Denemarken	5.047.7	4.59	7.978.0	4.27
Frankrijk	11.455.0	10.42	20.112.4	10.77
Duitse Bondsrepubliek	7.708.2	7.01	12.409.5	6.65
Griekenland	42.005.0	38.21	75.513.9	40.46
Ierland	267.5	0.24	342.5	0.18
Italië	10.641.2	9.68	17.429.3	9.34
Nederland	5.467.5	4.97	8.599.9	4.60
Verenigd Koninkrijk	25.419.4	23.12	41.272.6	22.11
Totaal EEG	109.928.3	100	186.606.4	100
		26,12		26,76
Japan	40.835.7	9.70	67.496.7	9.68
Noorwegen	21.674.9	5.15	38.502.0	5,52
Spanje	8.133.7	1,93	13.801,1	1,97
Verenigde Staten	18.908,3	4,49	28.582,1	4,09
Anderen	15.249,5	3,62	20.180,4	2,89
Totaal OESO	214.730,4	51,02	355.168,7	50,94
Volksrepubliek China	7.653,2	1,81	11.542,9	1,65
Liberia	74.906,4	17,79	147.686,8	21,18
Panama	27.656,6	6,57	45.738,1	6,56
Singapore	6.888,5	1,63	11.546,5	1,65
USSR	23.492,9	5,58	26.234,2	3,76
Anderen	65.506,8	15,56	99.270,9	14,23
Totaal wereld	420.834,8	100	697.188,1	100

Bron : Les Transports Maritimes en 1981 - OCDE Paris 1982.

Dit alles hoeft niet te doen denken dat de Belgische koopvaardij aan een aftakeling zou toe zijn. Tabel 2 toont

Tabel 2 : Evolutie van de Belgische koopvaardijvloot in functie van de BRT

1 januari	Aantal schepen	Brutotonnenmaat	
		Totaal	Index
1965	100	727.851	100,00
1970	98	965.250	132,61
1975	93	1.258.291	172,87
1978	100	1.562.650	214,69
1979	90	1.628.477	223,73
1980	98	1.748.710	240,25
1981	100	1.771.171	243,34
1982 (1/7)	105	2.062.878	283,42
(1985 (a))	112	2.400.000	329,73

Bron : Ministerie van Verkeerswezen.

(a) Raming op basis van de thans beschikbare informatie van de Belgische reders en een jaarlijkse geschatte afvloeiing gelijk aan deze van 1981.

de evolutie aan sinds 1965 en de te verwachten evolutie tot 1985. Indien het aantal schepen vrijwel onveranderd gebleven is, dan is de brutotonnenmaat sterk toegenomen. Opmerkelijk is daarbij wel dat onder de landen van de Europese gemeenschap België, Ierland en Griekenland de enige landen zijn die in 1981 een aangroei van hun vloot kenden.

Meer verheugend is nog dat onder de EEG-landen België de eerste plaats bekleedt in het klassement van het vlootsegment van minder dan 5 jaar oud en de vierde plaats op basis van het segment van de maximum 10 jaar oude schepen. Dit blijkt uit tabel 3.

Tabel 3 : Verdeling per ouderdomsklasse van de Europese vloot

(Toestand midden 1981 - schepen van meer dan 100 BRT)

	minder dan 5 jaar	5-10 jaar	10-15 jaar	15-20 jaar	20-25 jaar	25-30 jaar	30 jaar en meer
België	42	32	15	9	1	0	1
Denemarken	32	52	11	3	1	0	1
Duitse Bondsrepubliek	24	45	22	6	2	1	0
Griekenland	10	21	30	22	12	3	2
Ierland	27	57	8	3	3	1	1
Italië	16	39	17	12	9	4	3
Nederland	21	33	26	10	8	1	1
Verenigd Koninkrijk	20	49	21	6	3	0	1

Bron (Basis) : Les Transports Maritimes 1981 - OCDE - Paris 1982.

De inspanningen die in de laatste jaren werden geleverd, zowel door de Belgische reders als door de Staat, dit laatste hoofdzakelijk door de toepassing van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet, hebben tot dit huidige, vrij positief beeld van de Belgische koopvaardij geleid. Positief inderdaad, want onze relatief kleine vloot is een van de jongste ter wereld en is bovendien sterk gediversifieerd. Bij een bij uitstek wispelturige vrachtenmarkt is vooral diversifikatie van groot belang. Nu eens stelt de markt van droge bulkkladingen het beter, dan weer is het de lijnvaart die soelaas moet brengen in een wereld in volle crisis. Van de verscheidenheid van de Belgische vloot getuigt tabel 4. Gezien de jongste bestellingen van de Belgische reders het beeld van de nationale vloot in een niet-geringe mate zullen beïnvloeden, werden deze gegevens in een afzonderlijke kolom opgenomen.

Voorgaande gegevens geven een beeld van de huidige toestand van de Belgische koopvaardij en tonen tevens de evolutie aan voor de komende paar jaren.

Een antwoord verstrekken op de vraag waar onze koopvaardij heen gaat op middellange termijn gezien, blijft moeilijk. Een groot aantal, soms tegenstrijdige factoren spelen daarbij een rol. Kort samengevat kan men zeggen dat een schip alleen dan een economische betekenis heeft als er een vracht voorhanden is om te vervoeren, als dit vervoer aan een competitieve prijs kan gebeuren en als er geen nationale of internationale belemmeringen zijn die dit vervoer onmogelijk maken.

Tabel 4 : Overzicht van de operationele Belgische koopvaardijvloot.

Type	Toestand op 1-7-1982			Aangroei per 31-12-1984 (a)	
	Aantal	Bruto Tonnenmaat	Laadvermogen	Aantal	Laadvermogen
Bulkvrachtschepen	23	835.343	1.530.096	4	552.000 m ³
Bulk/Containerschepen	6	132.472	224.686	2	82.600 m ³
Vrachtschepen	18	148.970	208.113	1	3.450 m ³
Kombinatieschepen	2	45.046	63.486	—	
Containerschepen	5	146.327	147.877	4	90.506 m ³
Koelschepen	4	27.138	36.769	—	
Multi-purpose vaartuigen	2	26.768	39.726	4	16.000 m ³
Olietankers	6	260.555	464.008	—	
Produkttankers	4	73.216	128.856	—	
Ertsschip	1	38.765	70.820	—	
Passagiers- en vrachtschip	1	13.303	15.350	—	
Zeelichters	6	20.136	39.413	—	
Afval tankschepen	2	1.678	2.719	—	
Pakketboot	1	4.356	540	—	
Car-ferries	8	37.714	7.875	1	2.500 m ³
Gastankers	4	86.900	77.539	2	73.100 m ³
Olieboorschepen	1	10.372	—	—	
Bevoorradingsschepen	2	2.426	2.586	—	
Roll-on/roll-off-schepen	4	12.358	16.964	—	
Veeschip	1	941	450	—	
Draagvleugelboten	2	578	68	—	
OBO-schepen	2	137.516	270.320	1	134.000 m ³
Totalen	105	2.062.878	3.348.261	—	954.156 m³

(a) Op basis van de op 1-9-1982 gekende bestellingen van de Belgische reders.

De huidige economische crisis brengt mede dat de wereldhandel thans eerder een neiging heeft tot stagnatie, zoniet achteruitgang, dan tot expansie. Toevallige factoren, zoals een slechte graanoogst in de USSR, kunnen dit beeld enigszins verdoezelen, echter niet fundamenteel wijzigen. Zeer belangrijk is daarbij ook dat het overaanbod aan schepen nog in de hand wordt gewerkt door de enkele jaren geleden bestelde eenheden die thans op de markt komen. De vrachtenmarkt voor het petroleumvervoer kent sinds verschillende jaren een ernstige malaise. Grote tankers van amper 10 jaar oud worden thans regelmatig voor sloop verkocht.

Sinds iets meer dan een jaar wordt ook de vrachtenmarkt voor droge ladingen door een bijzonder laag vrachtenpeil gekenmerkt. Het kolenvervoer waarop veel reders hun hoop hadden gesteld, kende niet die explosieve expansie waarop enkele jaren terug werd gerekend. Het ertsenvervoer maakt, ingevolge de wereldcrisis in de staalfijverheid slechte tijden door. Een ommekeer op dit gebied hangt hoofdzakelijk af van een heropleving van de wereld economie.

In het containervervoer ligt zeker nog een ruim veld open voor omschakeling van de klassieke all-round cargo naar het containerschip. Aan de verdere containerisatie komt binnen vooruitzienbare termijn nog geen einde. Maar ook daar doen zich op bepaalde verbindingen tekenen voor van een saturatie terwijl verdere uitbreiding van het containervervoer in een sterke mate afhankelijk blijft van

de degelijke uitrusting en de efficiëntie van zowel los- als laadhavens.

Met deze verengde mogelijkheden, in deze verhevigde strijd om de vracht, is competitief blijven een eerste vereiste.

Twee elementen vormen een belangrijk deel van de kostprijs van uitbating van een schip: de loonkosten (met inbegrip van sociale lasten) en de financiële lasten (afschrijvingen, terugbetaling en interesten van leningen).

Bemanningsleden van Belgische schepen, of het Belgen dan wel vreemden zijn, varen aan Belgische lonen en zijn onderworpen aan het Belgisch stelsel van sociale zekerheid, dat naast een zeker specifiek karakter voor de koopvaardij, nauw aansluit bij het algemeen regiem. De loonkost ligt in België dan ook hoog. In bepaalde landen bedraagt de kost van de bemanning amper 1/4de van de Belgische kosten. Slechts een sterk doorgedreven automatisatie, wat toelaat de bemanningssterkte te verminderen, maakt het mogelijk in de huidige omstandigheden, het aandeel van de loonkosten in de uitbatingskosten te verminderen. De Belgische reders, in samenwerking met de werknemersorganisaties en de zeevaartinspectie (die instaat voor de veiligheidsvoorschriften aan boord) hebben de jongste tijd op dit element sterk ingespeeld.

Meer en meer belangrijk wordt in de uitbatingskosten de faktor financiële lasten. Geen wonder overigens als men bedenkt dat een moderne bulk-carrier zonder schroom de

grens van anderhalf miljard fr. aan bouwkosten overschrijdt. Financiële lasten worden een belangrijker element dan de loonkosten in de totale kostprijs van het vervoer. Een aangepast fiscaal regime en het drukken van de rentelast worden derhalve van toenemend belang bij de steeds stijgende bouwkosten van zeer gesofistikeerde schepen. In het bijzonder door een soepele toepassing van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet bijvert de overheid zich dit kostenelement te helpen drukken.

Het volstaat niet de hand te leggen op een vracht, het volstaat niet een competitieve prijs te bieden, de redor wordt meer en meer gekonfronteerd met beperkingen inzake de vrije handel op zee. De tijden van Hugo Grotius met de vrijheid van de zee ligt ver achter ons (ook al heeft Grotius zijn vrijheid niet bedoeld in de zin zoals we die thans zien). Vlagbevoorrechtting, cargoreservatie en trafiekverdeling tasten meer en meer de vrije markt aan. De konventie in 1974 in Genève afgesloten en bekend onder de naam Unctad-kode is er een sprekend bewijs van. Ingevolge deze konventie wordt de vracht vervoerd onder het regime van de lijnvaartkonferenties verdeeld à ratio van 40 % elk voor land van herkomst en land van bestemming, de overige 20 % voor de vervoerders van derde landen, de cross traders. Op deze verdeling zijn nog heel wat uitzonderingen, in het bijzonder tussen de OESO-landen en de EEG-lidstaten, maar het principe zelf van de Unctad-kode vormt een ernstige beperking van de vrije markt.

Voor veel ontwikkelingslanden wordt thans gestreefd naar een gelijkaardige vrachtverdeling voor de bulkgoederen wat zeker nog verdergaande gevolgen zou hebben voor de wereldscheepvaart. Maar niet alleen van de kant van de ontwikkelingslanden bestaat een tendens om door een ingreep op het vrije marktgebeuren een aandeel te verwerven in het overzeese vervoer. Ook grote economische mogelijkheden in de industriële wereld passen wel eens meer praktijken toe die hun nationale vloot moeten bevoordelen.

In deze complexe wereld dienen de Belgische reders zich te handhaven, tussen deze talrijke klippen door dient de nationale scheepvaart te varen om in leven te blijven,

zich verder te ontwikkelen. Lonen de inspanningen die de reders en ook (en niet in de laatste plaats) de overheid zich daarbij getroosten, wel de moeite? In andere woorden, hebben wij behoefte aan een nationale koopvaardij?

Over dit probleem ware zeker een gans boekdeel te schrijven. De argumenten pro zijn overigens reeds dikwijls uitvoerig uiteengezet: een nationale koopvaardij is een belangrijke bron van inkomsten aan deviezen, ze heeft een positief impact op de nationale havens in het bijzonder wat betreft de regelmatige lijnen, ze helpt de exporthandel door te dringen op nieuwe markten, enz.

Meer nog dan in die, op zichzelf onvolledige opsomming, naar voren worden gebracht moet de betekenis van de nationale koopvaardijvloot worden geplaatst in het kader van de infrastructuur waarover een sterk geïndustrialiseerd land dient te beschikken. Landen zoals België, zoals de ons omringende landen, die openstaan voor de wereldhandel kunnen zich nu eenmaal niet veroorloven hun vervoerapparaat in het algemeen, hun koopvaardij in het bijzonder te verwaarlozen.

Denkt men bij overzees vervoer in de eerste plaats aan het bevorderen van de internationale handel, dan mag men toch evenmin de bijdrage van de eigen koopvaardij tot de nationale industrie onderschatten. In de EEG-landen worden voor meer dan 75 % de bestellingen van de nationale reders op de nationale werven geplaatst; in België, Frankrijk en Italië ligt dit percentage zelfs hoger dan 90 %. Nu is een schip meer dan de romp en de masten (voor zover die er nog zijn op een moderne cargo) die men van buiten af ziet. Het is een drijvende fabriek met een uitrusting gebaseerd op een hoog ontwikkelde technologie. Het vergt een zeer gekwalificeerd personeel, niet alleen op het schip zelf, maar ook aan de wal. Wellicht kan men voor de koopvaardij, zoals voor veel andere zaken, de redenering houden dat er ergens ter wereld wel een land zal zijn die dit alles voor ons even goed en soms goedkoper zou kunnen doen. Dergelijke redeneringen leiden recht naar een economische woestijn. En in een woestijn varen inderdaad geen schepen.



veilig en voordelig sparen bij de NATIONALE KAS VOOR BEROEPSKREDIET

* Kasbons * Obligaties * Kapitalisatiebons * Kasbons met progressieve rentevoet

MET STAATSWAARBORG

FEDERALE KAS VOOR HET BEROEPSKREDIET cv

Koning Albertstraat 12 8500 KORTRIJK (056) 21 28 01 (5 lijnen)