

N.M.B.S. 1981

Stukgoed

Het colli-verkeer heeft zich op een wisselvallige manier doorheen 1981 geworpend. Het eerste semester was ronduit slecht, doch de gevoelige verbetering in het tweede heeft de globale schade beperkt tot slechts 0,7% uitgedrukt in aantal zendingen. De vervoerde tonnage was evenwel niet navenant, we noteerden 10,7% minder.

- Het binnenvoer kwam er iets beter uit: -0,2% in aantal stukgoedzendingen en -10,4% in vervoerde tonnage. De contractanten, die 80% uitmaken van het klantenbestand, bezorgden ons meer trafiek dan degenen die het normaal tarief betalen, voor de expresszendingen was de situatie net andersom.

- De enige stijging werd genoteerd voor de vervoerde tonnage van internationale postcolli, daar tegenover staat weer een daling qua aantal. Doch de globalisatie van het internationaal verkeer wijst ook op een terugloop.



Wagenladingen

De NMBS heeft in 1981, 69.539.300 ton goederen als volledige wagenlading vervoerd. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de kenmerkende resultaten:

	1980	1981	Verskil
Totale tonnage (x 1.000)	70.950	69.539,3	- 2%
Ton-km (x 1.000.000)	7.983,5	7.515,1	- 5,9%
Tonnage per zending	105,47	112,25	+ 6,4%
Tonnage per wagen	34,6	35,8	+ 3,5%
Gemiddelde afstand (km)	112,5	108,1	- 3,9%

- Het eerste semester was niet schitterend. Het verkeer herstelde zich vanaf september, maar de daaraan gekoppelde toename kon het geleden verlies niet compenseren.

- Per verkeerstrook beschouwd was de verkeersrevolutie heel verscheiden, zowel qua volume als qua ton-kilometer. Het binnenvoer en de invoer van overzee stijgen respectievelijk met 6,9 en 3,4%. De doorvoer te land werd sterk beïnvloed (-21%) door de terugloop van de transporten tussen buurnetten van landbouwprodukten en vaste brandstoffen. De doorvoer van overzee "IN" gaat met 11,5% achteruit. In Antwerpen werden heel wat minder ijzerertsen overgeslagen voor het Groot-Hertogdom en voor Frans Lotharingen, en dat verklaart ook gedeeltelijk de terugloop van de gemiddelde afstand.

- Indien we de aard van de goederen als criterium nemen, stellen we een daling vast van 3,3% bij de erts en quasi een status quo voor de twee andere grote sectoren, de vaste brandstoffen en de metaalprodukten. Bij de overige verkeren (die 30% van het totaal uitmaken) noteren we een achteruitgang voor de groefprodukten en bouwmaterialen, een steile duik voor textiel en leder (deze sector heeft slechts een aandeel van 0,1% in de globale trafiek) en een stap terug van 9% voor de scheikundige produkten.

- De gecombineerde vervoeren doen het beter. In 1981 werden bijna 5.000 containers meer op de trein gezet dan in 1980. Antwerpen noteerde -5,4% en Bressoux verloor ook een deel van zijn potentieel; Zeebrugge daarentegen behandelde 13.000 con-

ters meer en de twee particuliere terminals Athus en Muizen konden ook een gunstig resultaat voorleggen. Op te merken valt dat de spoorweg zijn aandeel in het totale Zeebrugse havenverkeer

De statistieken van de Belgische

spoorwegen vertonen een gelijkaardig beeld: een daling van het goederenvolume met 2% en een toename van het aantal reizigers met 1,9%. In vergelijking met onze buurnetten is de daling met 2% in de goederensector een eervol resultaat wat toch enigszins de duik onder de 70 miljoen ton-grens vergoelijkt.

Het jaar 1982

De vooruitzichten voor dit jaar, opgemaakt tijdens de eerste maand, voorzien een stijging van het verkeer. Zal dit objectief bereikt worden?

De stakingen in de zware industrie kostten de NMBS ongeveer 3 miljoen ton verkeer. Niets laat evenwel vermoeden dat deze handicap volledig kan worden goedgemaakt.

Maar blijven we bij de werkelijkheid en laten wij enkel het feit onderstrepen dat de NMBS in de Europese context taai weerstand heeft geboden aan de aanvallen van de conjunctuur en van de concurrentie. Als deze gedragslijn kan worden doorgetrokken kunnen we de toekomst met gematigd optimisme tegemoet blikken.

lichtjes heeft verbeterd, het bedraagt nu 82,8%.

Zonder de slechte economische situatie zou het rail/route-vervoer het zeker nog beter hebben gedaan. 9,3% meer voor het kangoeroe-vervoer en 2,5% meer voor het huckepack-verkeer is zeker een eervol resultaat. Er is een globale progressie van 8,5% en de kaap van 20.000 wegvoertuigen per jaar is heel dichtbij.

- Het wagenpark evolueerde in dezelfde zin als de laatste jaren steeds het geval was: een daling van het aantal gewone wagens (vooral twee-assige) en een stijging van het gespecialiseerde wagenpark, beter aangepast aan de noden van de vervoerders. Het bruikbaar wagenpark telt iets meer dan 36.000 eenheden, waarbij zich nog ongeveer 4.000 particuliere wagens voegen.

