

Het TOP-Plan: voordelige ommekeer



Het TOP-Plan, dat wordt toegepast sinds 1 juni 1986, moet ons toelaten nieuwe produkten te commercialiseren.

Het plan valoriseert twee elementen. Een technisch element: daar het kwaliteitsprodukten betreft, zal de NMBS naar de expediteurs toegaan om de degelijkheid aan te tonen. En een economisch element: door het terugschroeven van de produktiekosten kan een betere en voordelige prijs voorgesteld worden.

De transporten voor de zware industrie vertegenwoordigen 50 miljoen ton per jaar. Voor de "lichte" industrie vervoert de NMBS ongeveer 20 miljoen ton. In het verkeer voor de zware industrie heeft de NMBS een marktaandeel van

50%; in de lichte industrie overschrijdt dit aandeel met moeite 6%.

In deze laatste industrietaak is er voor de transportmaatschappijen een beschikbaar goederenpotentieel van 350 à 380 miljoen ton. De doelstelling van de NMBS is haar marktaandeel te verhogen met 1% in de komende drie jaar. Bij een gelijkblijvende conjunctuur komt dit overeen met een toename van 3,5 miljoen ton. De landbouw- en voedingssector wordt in het bijzonder geïmpulseerd, maar ook de scheikundige sector biedt goede perspectieven. Het TOP-Plan is vooral voor deze sectoren van belang. De te vervoeren hoeveelheden zijn eerder klein, de frequentie van het vervoer is

onregelmatig of wisselvallig, het aantal verzenders is groot, de produkten hebben een grote waarde, er worden bijna geen voorraden aangelegd, er is een groot aantal verzendings- en bestemmingspunten verspreid over het gehele land. Bovendien is in deze sector de vraag naar gespecialiseerd (en duur) materieel groot, waardoor de rotatiesnelheid een belangrijk kostprijselement uitmaakt.

In een eerste fase zal het TOP-Plan de produktiekosten terugschroeven. Daarna zullen de tarieven aangepast worden in de segmenten waar het concurrentievermogen van de NMBS eerder zwak is.

Als de NMBS een nieuwe klan-

tenkring heeft gecreëerd die overtuigd is van de degelijkheid van het aanbod, en als de prijzen beter aangepast zijn aan de marktomstandigheden (middels de lagere produktiekosten), dan moeten de verkeersresultaten op langere termijn de hoogte ingaan.

De voordelen van het TOP-Plan zijn dus niet enkel voorbehouden voor de NMBS; ook de klant pikt een graantje mee. En dat was één der doelstellingen van de reorganisatie voor het verspreid wagenladingverkeer. Het spreekwoord "De één zijn brood is de ander zijn dood", is hier dus duidelijk niet van toepassing: de vervoerder en zijn klanten behoren tot de begunstigden. Dat is nu éénmaal duidelijk.





HET WAAROM VAN HET TOP PLAN

Het TOP Plan is het resultaat van een inspanning op lange termijn. Een inspanning die een aanvang nam aan het einde der zeventiger jaren en die uitmondde in een studie met concrete voorstellen en met toepassingsmodaliteiten voor alle activiteitsdomeinen met betrekking tot het goederenvervoer per spoor.

Middels een klein aantal statistische gegevens is het mogelijk om snel een inzicht te verkrijgen in de elementen die aan de grondslag lagen van deze herstructurering. Bepaalde elementen waren reeds "bewerkt" vooraleer een nieuwe organisatie der verzendingen met redelijke kans op slagen werd toegepast op een vernieuwde infrastructuur.

Het marktaandeel van de NMBS

Er zijn twee manieren om de omvang van de markt te meten waarin de NMBS opereert. Ofwel nemen we de totale beschikbare goederenhoeveelheid in aanmerking, ofwel elimineren we het transport voor eigen rekening en houden enkel het goederenvolume over dat voor derden kan vervoerd worden (en dit is het geval bij de NMBS).

Uit de beschikbare gegevens kunnen we het volgende besluiten: ★ de NMBS zorgt voor één vierde van het vervoer voor derden, maar haar marktaandeel is de laatste 15 jaar gekrompen;

★ het aandeel van het wegvervoer - dat bijna twee derden bedraagt van de totale beschikbare goederenhoeveelheid - daalt onder de 50% als we het vervoer voor eigen rekening uitsluiten. Nochtans boekt het wegvervoer vooruitgang;

★ het stijgend concurrentievermogen van het wegvervoer is een feit. Van de 30,5 miljoen ton goederen die zich sinds 1970 bij het potentieel voor derden hebben gevoegd, gaat het grootste deel via de weg.

Onderzoekt men sector per sector het vervoer voor rekening van der-

den, dan stelt men vast dat er dikwijls belangrijke hoeveelheden van de ene naar de andere transporttak overlopen. En dat is bij de spoorwegen het geval in de sectoren van de bouwmaterialen, de meststoffen en de "diverse". In deze sectoren geschiedt het vervoer meestal per wagenlading.

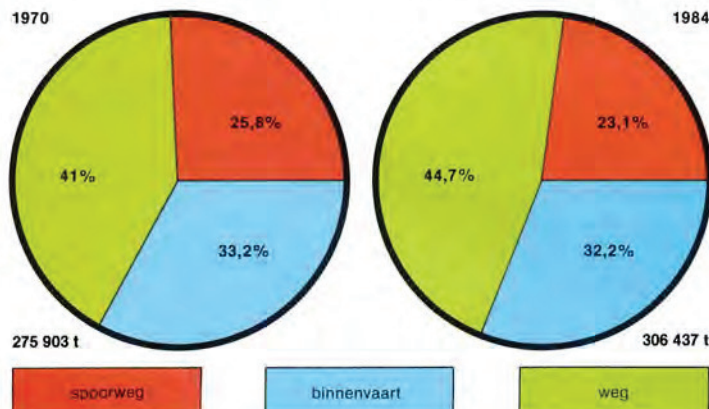
Het door de NMBS verworven volume verandert quasi niet. Het is dus duidelijk dat in een groeiemarkt van 11% nieuwe verkeren ontsnappen aan het spoor ten voordeel van de waterweg ("gegangmaakt" door grote werken aan het waterwegennet) en voor-

al ten voordele van de weg (die ook kan rekenen op een degelijke vernieuwing en aanpassing van de infrastructuur). In omstandigheden van vrije en billijke concurrentie is het niet onwaarschijnlijk dat de NMBS de erosie van haar aandeel had kunnen afstoppen. Toch zou zij niet helemaal het stijgingsritme kunnen volgen hebben: haar concurrentievermogen werd gehypotheceerd door technische onvolkomenheden die de bestaande structuren en methodes ongeschikt maakten voor een moderne exploitatie.

Globale evolutie

Verkeer voor eigen rekening	inbegrepen				niet inbegrepen			
	1970	1984	1970	1984	1970	1984	1970	1984
	1.000 t	%	1.000 t	%	1.000 t	%	1.000 t	%
	71.171	14,9	70.832	15,0	71.171	25,8	70.832	23,1
	91.565	19,2	98.687	20,9	91.565	33,2	98.687	32,2
	315.262	65,9	301.776	64,1	113.170	41,0	136.918	44,7
	477.998	100,0	471.295	100,0	275.903	100,0	306.437	100,0

Verkeer voor eigen rekening niet inbegrepen



Sectoriële evolutie (in %) - Eigen rekening niet inbegrepen

Aard der goederen	Marktaandeel					
	1970	1984	1970	1984	1970	1984
Landbouwprodukten en levende dieren	12,0	13,4	41,0	38,0	47,0	48,6
Voedingsprodukten en veevoeders	7,5	7,5	31,3	29,7	61,2	62,8
Vaste minerale brandstoffen	53,8	58,0	29,5	21,3	16,7	20,7
Petroleumprodukten	5,9	10,4	73,7	74,6	20,4	15,0
Ertsen en afvalprodukten voor de metallurgie	74,4	67,5	20,3	26,9	5,3	5,6
Metallurgische produkten	47,8	52,1	31,2	28,1	21,0	19,8
Bewerkte of ruwe mineralen en bouwprodukten	8,2	4,2	29,7	27,8	62,1	68,0
Meststoffen	34,7	14,5	36,2	48,0	29,1	37,5
Scheikundige produkten	15,7	17,4	53,3	42,0	31,0	40,6
Machines, voertuigen, bewerkte produkten en speciale vervoeren	31,0	23,8	6,9	8,2	62,1	68,0
TOTAAL	25,8	23,1	33,2	32,2	41,0	44,7

De eerste reorganisatiegolf

Installaties in gebruik voor het goederenverkeer per wagenlading

installaties in gebruik
situatie op 1.1.85

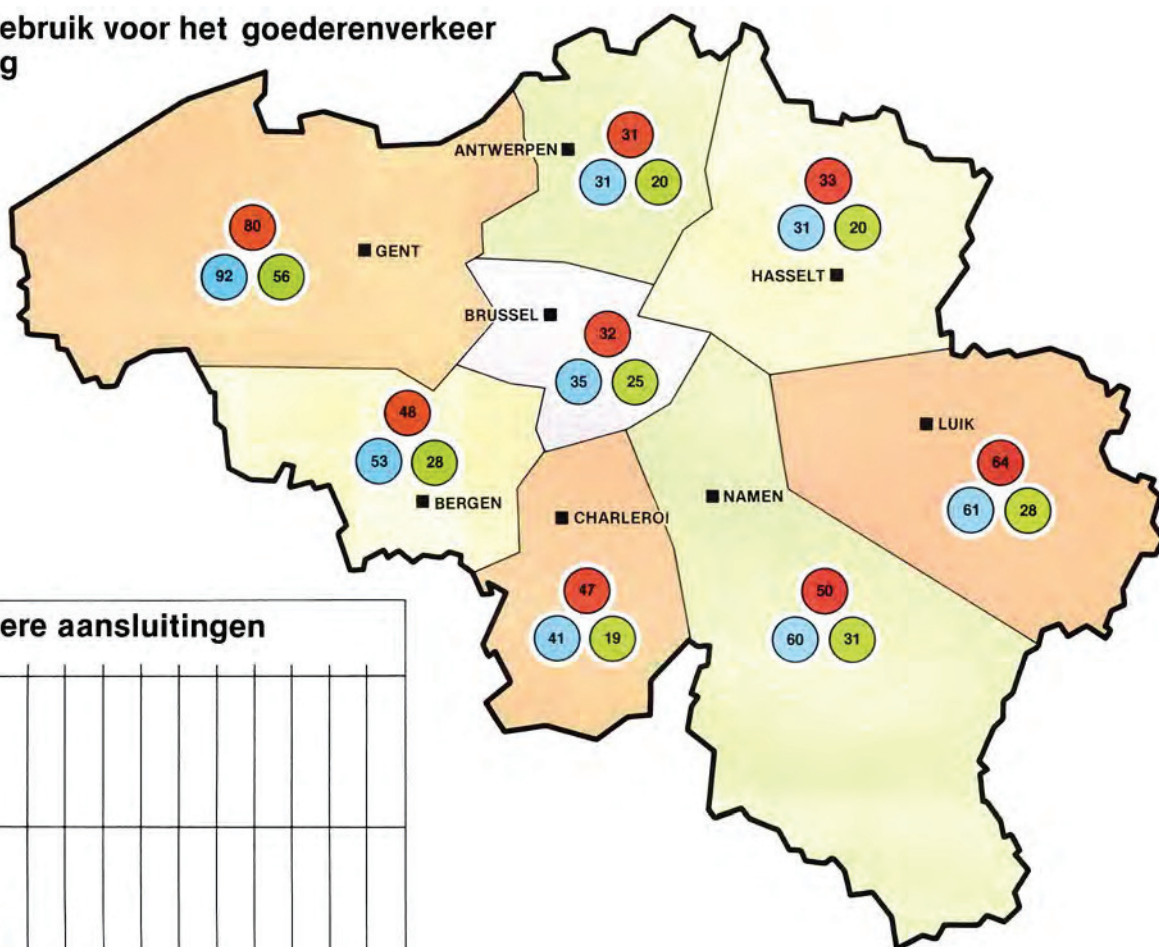
totaal 385

goederenkoeren

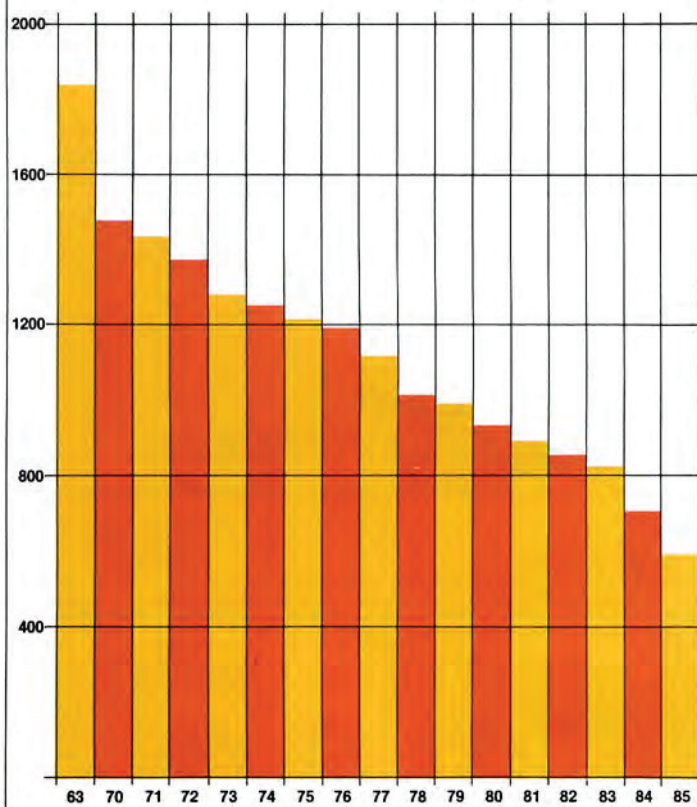
totaal 404

vóór 227

na herstructurering



Aantal particuliere aansluitingen



De eerste reorganisatiegolf startte in 1982 toen de NMBS de rentabiliteitsnormen van de installaties aanpaste, exploitatiegroep per exploitatiegroep. Een aantal goederenkoeren werd gesloten: de activiteiten waren er te gering om de exploitatiekosten te dekken. In totaal werden er 177 dergelijke koeren gesloten. Het verkeer werd overgeheveld naar koeren die beter waren uitgerust en die zodoende rendabeler werden.

Onze kaart van België toont de situatie in de acht exploitatiegroepen van het net vóór en na de herstructurering. Dit is gewis geen definitieve situatie: wijzigingen in het verkeer kunnen verdere aanpassingen met zich meebrengen.

Een gesloten koer kan op contractuele basis weer geopend worden indien het een regelmatig en frequent verkeer betreft.

Ook het aantal particuliere aansluitingen daalt gestaag. In 15 jaar is ongeveer de helft verdwenen... en in 1984 zette de trend zich door. Aansluitingen met gering verkeer en minimale rentabiliteit verdwenen van het toneel.

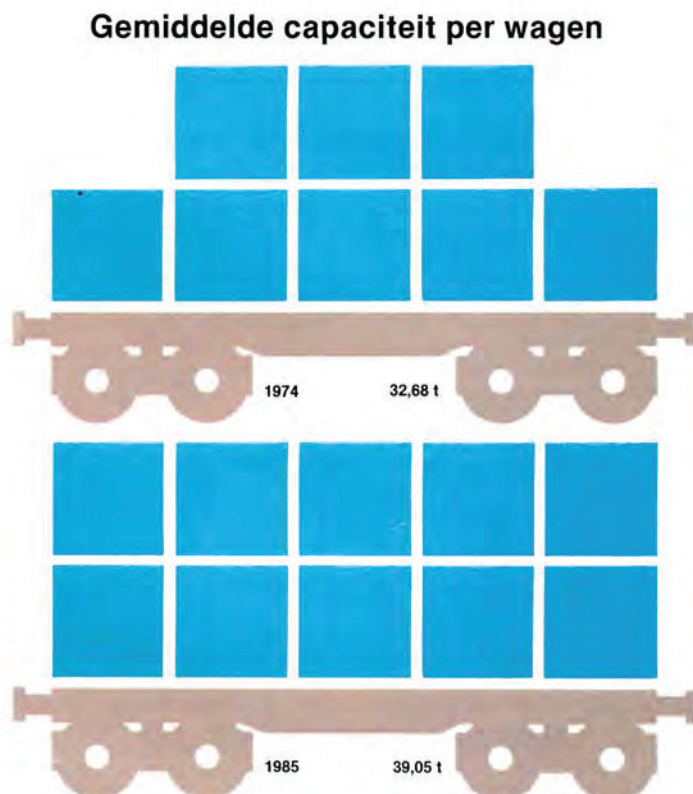
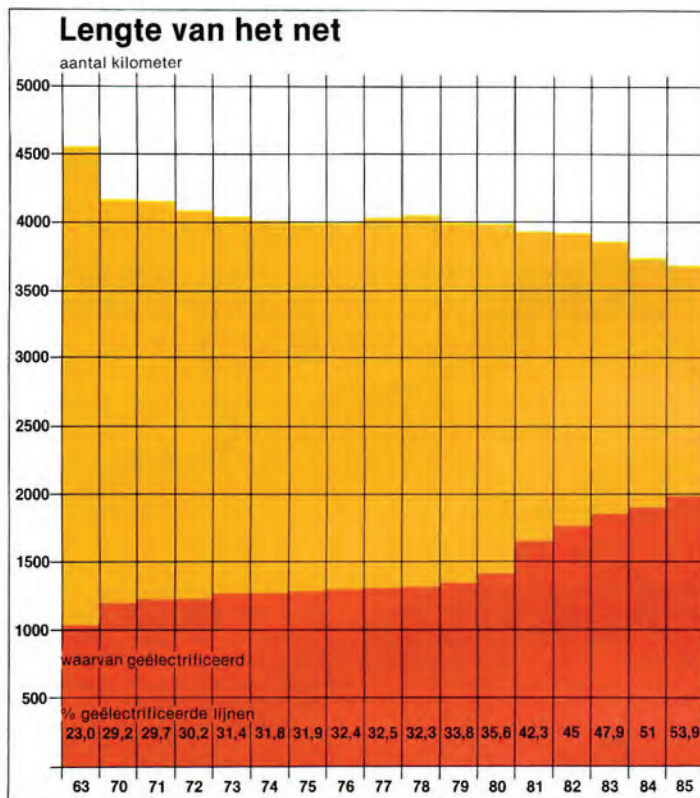
De modernisering

De lengte van het net verminderde in 15 jaar aanzienlijk, maar het percentage geëlectriceerde lijnen nam toe. Vandaag de dag is meer dan de helft van het net onder draad gebracht. Overschakeling naar elektrische tractie betekent een verhoging van de toegelaten snelheid en een gevoelige verlaging van de afhankelijkheid ten opzichte van de fluctuerende energiebronnen.

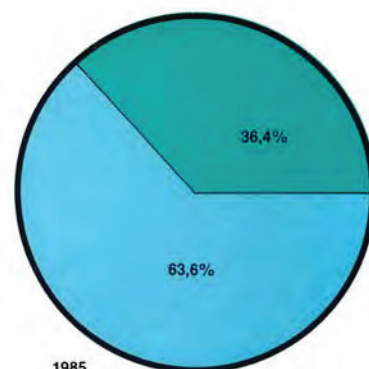
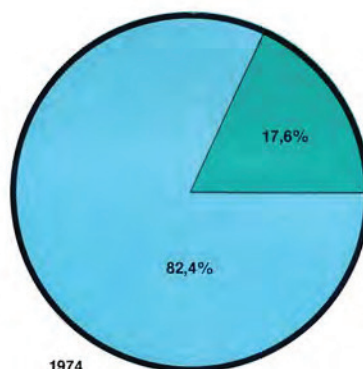
De moderniseringsinspanning heeft ook betrekking op het rollend materieel. Het totale aantal NMBS-wagens werd teruggeschroefd, maar het wagenpark is beter aangepast aan de vereisten van het verkeer. Er zijn twee opmerkelijke feiten. Enerzijds is de verhouding van het aantal speciale wagens meer dan verdubbeld, en maakt nu één derde uit van het totale wagenpark. Het be-

treft hier enkel de "netwagens"... en daarbij kunnen dus nog een groot aantal speciale wagens gevoegd worden van de verhuurmaatschappijen. Anderzijds - en dat is ongetwijfeld een afgeleide van de voorgaande situatie - evolueerde de gemiddelde wagen capaciteit in een twaalfal jaren van 32 naar 39 ton. Dus duidelijk een betere rentabiliteit.

De praktijk leert ons dat dit een goede ingreep was: de gemiddelde belading van een wagen verhoogde in dezelfde periode van 31 tot 39 ton... waaruit men kan besluiten dat het wagenpark van de NMBS redelijk goed beantwoordt aan de behoeften.



Het wageneffectief



Het internationaal verkeer

België is een buitenbeentje. Een land met kleine afstanden, waar één der belangrijkste troeven van het spoor, de concurrentiekracht op middellange afstand, eerder een handicap blijkt. Maar het is eveneens een klein land met een aantal goed uitgeruste havens met uitstekende spoorinfrastructuur. Dit feit compenseert de beperktheid van het territorium en beïnvloedt sterk het internationaal aandeel in het totale verkeer van de NMBS. Dit aandeel bedraagt meer dan de helft. Het is sinds de zestiger jaren gevoelig gestegen en het zit nog steeds in de lift, net zoals bij onze buurnetten (Frankrijk en Duitsland in het bijzonder) waar het in het verleden nogal gering was.

Het TOP-Plan begeeft zich ook op het belangrijke internationale vlak. In onderlinge verstandhouding met de buurnetten streeft de NMBS naar een sneller en betrouwbaarder grensoverschrijdend

verkeer. En bij haar klanten voert zij een intensieve sensibiliseringscampagne om begrip op te brengen voor eventuele administratieve problemen en douaneproblemen. In de meeste gevallen is het vervullen van de douaneformaliteiten een determinerend element voor de vervoersduur. De Administratie der Douane biedt expediteurs en bestemmingen, die een minimum aantal afzonderlijke wagens verzenden of ontvangen, bepaalde faciliteiten die te weinig gekend zijn. Als deze faciliteiten goed worden toegepast kunnen ze de vervoersduur zeker ten goede komen. Na de vakantie lanceren de spoorwegmaatschappijen de "gegarandeerde vervoersduur". De adequate toepassing van de douanefaciliteiten is daarvoor een conditio sine qua non.

Evolutie van het verkeer

- 1: Jaar
- 2: Totale tonnage (in duizend ton)
- 3: Internationaal verkeersaandeel (export + import te land, transit te land + transit over zee)
- 4: Totaal verkeer (in miljoen ton-kilometer)
- 5: Gemiddelde afstand waarover 1 ton goederen wordt vervoerd (in kilometer)
- 6: Gemiddelde belading van een wagen (in ton)

1	2	3	4	5	6
1960	60.835	47,5	6.303	103,6	21,7
1970	71.171	47,9	7.816	109,8	26,1
1974	82.092	47,1	9.146	111,4	30,9
1978	63.187	49,0	7.119	112,7	33,9
1979	73.879	52,7	8.535	115,5	34,4
1980	71.063	51,7	7.999	112,6	34,6
1981	69.636	48,7	7.528	108,1	35,8
1982	62.401	47,8	6.788	108,7	36,5
1983	63.305	49,1	6.870	108,5	37,5
1984	70.832	51,2	7.905	111,5	38,6
1985	72.405	52,5	8.254	113,9	39,1