

GOEDEREN PER WAGENLADING:



Het jaar 1985 was ten opzichte van 1984 gunstig voor het goederenvervoer per wagenlading; qua hoeveelheid was er een vooruitgang met 2,3%. Toch konden niet alle sectoren op eenzelfde stijgingspercentage terugblikken (zie onderstaande tabel).

Het globale positieve resultaat van 1985 was goed voor een vierde plaats in de rangschikking van de beste transportjaren sinds het ontstaan van onze spoorwegen. In de range van "70 tot 80 miljoen ton" waren enkel de jaren 1973 (75,4 miljoen ton) en 1979 (73,8

miljoen ton) beter. De eerste plaats blijft voor het topjaar 1974 met 81,9 miljoen ton.

Vertrekkend van de behaalde resultaten heeft de dienst marketing een raming gemaakt voor het jaar 1986. De cijfers van deze raming (in miljoen ton) vindt u in de laatste kolom van de tabel.

Daarbij horen toch wel enkele commentaren.

SECTOREN	1984	1985	85/84	1986
Vaste brandstoffen	17.161.259	16.580.862	-3,4	17,6
Ertsen	11.409.851	11.838.471	+3,8	11,8
Metallurgische produkten	19.287.034	20.058.563	+4,0	20,1
Petroleumprodukten	2.603.146	2.631.366	+1,1	2,1
Totaal zware industrie	50.461.290	51.109.262	+3,3	51,6
Landbouwprodukten	4.195.949	4.444.126	+5,9	4,0
Bouwmaterialen	3.873.427	3.661.523	-5,5	3,5
Scheikundige produkten	5.091.966	5.301.963	+4,1	5,3
Diverse	2.258.118	2.714.439	+20,2	2,8
Totaal lichte industrie	15.419.460	16.122.051	+1,1	15,6
Gecombineerd vervoer	4.951.474	5.207.651	+5,2	5,3
ALGEMEEN TOTAAL	70.832.224	72.438.964	+2,3	72,5

De economische situatie in 1985

De **internationale economische conjunctuur** werd gekenmerkt door een afremming van het groeiritme in de Verenigde Staten en een betere toestand in de Europese Gemeenschap, waar het groeiritme bijna het Noord-Amerikaans niveau bereikte.

De **wereldhandel** evolueerde minder snel dan in 1984 ten gevolge van de economische politiek van sommige Latijns-Amerikaanse landen, van de daling van de importvraag der OPEC-landen en van de vertraging van het groeiritme in Japan.

De **Europese groei**, te danken aan de Amerikaanse expansie van de voorgaande jaren, werd steeds meer ondersteund door de binnenlandse vraag naar vooral investeringsgoederen; deze groei was het meest uitgesproken in Groot-Brittannië en in West-Duitsland. Onder invloed van de daling van de dollarkoers en van de prijzen der grondstoffen heeft de inflatie in de E.G. haar laagste niveau bereikt sinds 15 jaar. De Belgische economie profiteerde eveneens van de gunstige situatie bij haar voornaamste handelspartners. De hausse van de BNP wordt geraamd op ongeveer 1%

en gaat gepaard met een verbetering van de belangrijkste evenwichtsindicatoren: inflatie, werkloosheid, saldo van de betalingsbalans - met uitzondering van de Openbare Financien.

De **uitvoer** blijft de stuwende kracht voor de economische groei, alhoewel er een verschuiving is naar West-Europa. De investeringen stegen aanzienlijk, en dan vooral in de scheikundige sector. De particuliere consumptie stagneerde op een laag niveau, maar er is toch een lichte verbetering sinds vorige zomer.

De **industriële produktie** nam toe met ongeveer 2% (niettegenstaande een tijdelijke depressie in de eerste maanden te wijten aan de barre weersomstandigheden). De grootste stijging werd opgetekend in de sectoren van de metaalprodukten (vooral montage van auto's), de scheikunde en de non-ferro-metalen (halfabrikaten).

De activiteit liep terug in de extractie van steenkool, de basisbehandling van metalen, de papierindustrie, cement, glas, hout... en vooral in de siderurgie (de produktie van ruwstaal verminderde met 5%). De moeilijkheden voor deze laatste sector zijn te wijten aan

1985 EN 1986 ONDER DE LOEP



de protectionistische maatregelen van de V.S. (nadelig voor een groot aantal staalprodukten), aan de stagnering van de wereldvraag en aan sociale en technische problemen. De staalproductie in de

E.G. steeg lichtjes (+ 0,3%) dank zij de positieve inbreng van West-Duitsland en Groot-Brittannië.

ling verkeer tussen de Waalse siderurgische bedrijven) en een stijging van het verkeer over lange afstand (van en naar Luxemburg en Duitsland en de export in het algemeen).

les daalde ten gevolge van het grotere aandeel van de kerncentrales in de electriciteitsproductie.

Het verkeer per wagenlading

Het transport van **vaste brandstoffen** (—3,4%) handhaafde zich op een hoog niveau tijdens de eerste helft van 1985, maar zakke daarna snel weg. Het aandeel van de atoomenergie stijgt gestaag (twee nieuwe reactoren in 1985) waardoor de inbreng van klassieke thermische centrales daalt. Het vervoer van steenkool volgde logischerwijze deze trend. Het vervoer uit Duitsland naar België en Frankrijk verminderde gevoelig na de absolute piek bereikt in 1984.

Na de uitzonderlijke toename van 1984 daalde ook het cokesvervoer aanzienlijk: de uitvoer naar Duitsland betekent quasi niets meer en het transitverkeer van Duitsland naar Luxemburg verminderde met 10%, wat waarschijnlijk te wijten is aan de gevoelige recente achteruitgang van de productie in de Luxemburgse siderurgie. Het binnenlands vervoer van cokes voor de Belgische siderurgie bleef op

het niveau van 1984. Deze commentaar geldt ook voor het transport van petroleumcokes. Het vervoer van leesteenkolen daalde met één derde.

De stijging van het **ertsverkeer** die zich sinds het derde trimester van 1983 aftekende zette zich verder door (+ 3,7%), maar de toename was niet zo uitgesproken als in 1984. Het gunstige resultaat is te danken aan de transit van overzees ijzererts naar Luxemburg (+ 1/8) en naar Frankrijk (+ 1/4).

Het vervoer van **metaalprodukten** was zeer goed, niettegenstaande de stabilisering van de Europese siderurgische productie.

De halffabrikaten gingen licht achteruit in hoeveelheid maar verhoogden qua ton-kilometer hun aandeel met één zesde. Dit ten gevolge van een daling van het verkeer over korte afstand (onder-

De toename met één achtste voor de afgewerkte produkten vloeit voor 75% voort uit het transitverkeer voor maritieme uitvoer van Frankrijk en Luxemburg. Er is ook een stijging voor de invoer uit Duitsland en Luxemburg, voor het transitverkeer van Groot-Brittannië naar Duitsland en - al zij het in mindere mate - van Luxemburg naar Duitsland en van Frankrijk naar Duitsland en Nederland. De uitvoer bleef op hetzelfde peil als het vorige jaar.

Bij de stalen buizen werd de achteruitgang van het verkeer slechts gedeeltelijk gecompenseerd door de stijging van de maritieme uitvoer met één zesde.

De baisse die sinds begin 1984 werd waargenomen in de sector van de **minerale oliën** sloeg om in een hausse vanaf het tweede trimester. Dit dank zij het vervoer van lichte produkten (+ 10%) vanuit de Antwerpse haven naar Zwitserland en Luxemburg.

De zware produkten deden het minder goed. De uitvoer naar Luxemburg en het binnenlands verkeer naar de electriciteitscentra-

De **landbouwprodukten** maakten een grote sprong voorwaarts, vooral tijdens het laatste trimester. Deze evolutie was opmerkelijk voor het vervoer van suiker (van Duitsland en Frankrijk naar de Belgische havens), voor de veevoeders en voor zetmeelprodukten (van Frankrijk naar onze havens).

De sterke regressie bij de granen is het meest uitgesproken voor de invoer uit Frankrijk en voor het transitverkeer uit Duitsland naar de Belgische havens (gereduceerd tot nul !). Er waren ook minder Spaanse vruchten voor België en Nederland.

De stijging van het vervoer van **bouwmaterialen** (+ 8,6%) komt op rekening van het binnenverkeer en van de export naar Frankrijk. Het glasvervoer bleef status quo, cement en plaaster zwakten af.

De daling met 11,1% bij de **groefprodukten** is te wijten aan het stilvallen van het vervoer van stenen voor de uitbouw van de Zeebrugse haven. Ook de export van dolomiet en steenslag naar Nederland liet het afweten en werd slechts gedeeltelijk gecompenseerd door de toegenomen transporten van



kalk en kalksteen naar Nederland en het zandvervoer van Lommel naar de glasfabriek van Auvelais.

De **scheikundige producten** deden het goed, vooral door een stijging van de invoer. De meststoffen handhaafden zich op hetzelfde

de niveau. De invoer van gasvormige producten bij vertrek uit Nederland verdubbelde. De transit van Nederland naar Frankrijk boekte winst ten opzichte van vorig jaar.

Bij de "diverse" zijn er enkele opmerkelijke resultaten: +13,3% voor het papier, +14,8% voor de automobielsector, +36% voor hout en +68,7% voor de verpakkingen.

Tenslotte is er een positieve balans voor het gecombineerd vervoer: het containervervoer handhaaft zich en het rail/route-vervoer blijft verder stijgen met 4,4%.

Enkele vergelijkende resultaten.

Het is interessant om enkele resultaten te vergelijken en de situatie van 1985 te toetsen aan deze van 1984 (onderstaande tabel).

Opmerkelijk is de toename van de

NMBS-wagenpark. Ook de gemiddelde afgelegde afstand verhoogde wat betekent dat het internationaal aandeel in de Belgische spoorwegactiviteit de bovenhand neemt.

	1984	1985	84 = 100
Aantal zendingen (x 1.000)	556,0	569,0	102,3
Aantal wagens (x 1.000)	1.833,9	1.851,8	100,9
Tonnage (x 1.000)	70.832,2	72.405,0	102,2
Ton-kilometer (x 1.000.000)	7.904,9	8.250,0	104,3
Gewicht per zending	127,4	127,1	99,7
Gewicht per wagen	38,6	39,1	101,2
Gemiddelde afstand (in km)	111,5	113,9	102,1

gemiddelde belading per wagen die het gevolg is van een voortdurende modernisering van het

Ontgoochelende eerste trimester

De ramingen op het einde van de maand januari 1986 waren hoopgevend. Er was een toename van het verkeer met 9% t.o.v. januari 1985. Vorig jaar werd deze maand zwaar geteisterd door het barre winterweer. In 1986 was februari klimatologisch erg slecht... zodat er voor de eerste twee maanden een status quo werd opgetekend. Maar vertoonde een algemene teruggang met 12% vergeleken met maart 1985, een uitzonderlijk sterke maand (tweede beste maand van vorig jaar!). Globaal vertoont het verkeer in maart 86 een teruggang met 5 à 6% ten opzichte van de ramingen.

Eens te meer is de siderurgie de doodoener. De staalproductie lag in maart 10% lager... dus zijn er minder erts, minder cokes, minder steenkool en is er minder afgewerkt staal. Voor het geheel van de zware industrie beduidt dit dat maart 14% lager scoorde. Bedenk daarbij dat deze industrietaak instaat voor 75% van het totale NMBS-goederenvervoer.

De conjunctuurbarometer stijgt. Men leest en hoort het om de haverklap. Logischerwijs moet ook het vervoer in de lift. Maar het blijkt dat de positieve effecten van de dalingen van de dollar koers, van de petroleum prijzen en van de rentetarieven niet onmiddellijk invloed hebben op het goederenpotentieel voor de vervoerders. Er is een "wachttijd" van twee of drie trimesters. De tijd nodig om investeringsbeslissingen te nemen, om voorraden aan te vullen en om nieuwe uitrustingen op te starten alvorens de productie werkelijk aan te vangen.

Anderzijds voert de NMBS nog een eerder stroeve tariefpolitiek.

De daling van de petroleum prijzen speelde in de kaart van het wegvervoer en van de binnenscheepvaart. Zij passen hun prijzen trouwens soepel aan. De NMBS van haar kant handhaafde haar prijzen, waardoor ze 3 à 4% boven het marktgemiddelde komt te liggen. Zij is zich van dit feit bewust. Maar een radicale wijziging van de tariefpolitiek kan maar doorgevoerd worden als de mogelijke gevolgen vooraf grondig worden bestudeerd. Toch is er ook een goede keerzijde aan de NMBS-medaille. De tarieven vertonen een zekere stabiliteit die voordelig kan zijn als de markt een stijgend prijsniveau vertoont.

Toch staat het als een paal boven water dat een stabilisatie van de marktprijzen op het niveau van het eerste trimester - en dat blijkt zo te zijn - de NMBS zal nopen tot een aangepaste commerciële benadering en tot een meer agressieve prijspolitiek. Op langere termijn zullen ook de positieve effecten van het TOP-Plan meespelen. Eens de doelstelling van het terugschroeven der produktiekosten is bereikt, zal het tariefniveau, daar waar nodig, aangepast worden aan de marktomstandigheden.

