

ijskoude temperatuur: warme cijfers in 1985

Venetië, juni 1986. Blijde gezichten en optimisme op de algemene vergadering van INTERFRIGO, de internationale spoorwegmaatschappij voor transporten onder geleide temperatuur: de Raad van Beheer kon inderdaad officieel bevestigen dat het verkeersvolume, uitgedrukt in ton-kilometer vorig jaar 3.067,3 miljoen bedroeg, wat een stijging inhoudt van 3,7% ten

opzichte van 1984. In ton uitgedrukt is de toename vergelijkbaar: 3,8% meer, wat een jaarlijks totaal betekent van 2.401.708 ton.

Het is interessant om op te merken dat de stijging van het verkeer op bepaalde verbindingen het rechtstreekse gevolg is van een verbeterd aanbod. Zo was er een spectaculaire toename van het bananenvervoer vanuit de Duitse Noordzeehavens. Dat kan verklaard worden door het feit dat er meer koelwagens beschikbaar waren met grotere deuropeningen (2,20 m deurhoogte). Na afloop van het ombouwprogramma, in 1987, zal Interfrigo over 1.600 koelwagens beschikken van dit uitermate geschikte type voor gepalettiseerde goederen.

Italië blijft het belangrijkste uitvoerland voor Interfrigo. Een betere exploitatie voor de geprogrammeerde vervoeren van bederfelijke waren leidde tot een toename van het verkeer. Bovendien hebben de Italiaanse doorvoerders van de Gruppo Derrate gedurende de oogstperiode een aantal volledige treinen ingelegd tussen de zuidelijke produktiestreken en de Zwitsers-Italiaanse grens. En middels een tariefstructuur die aangepast was aan de prijzen van de concurrentie kon het verkeer tussen Italië en West-Duitsland vlot gehouden worden.

De hitparade van de verspoorde goederen wordt aangevoerd door de verse vruchten, gevolgd door vers fruit, dranken, diepvriesproducten en zuivelproducten.

Aan het einde van het jaar 1985 beschikte Interfrigo over een wagenpark van 6.154 koelwagens en machinekoelwagens. Ook beheerde de maatschappij voor het internationaal verkeer 13.763 wagens, eigendom van de leden-spoorwegnetten.

Het jaar 1985 werd gekenmerkt door de toetreding van een 24e lid, de Tsjechische staatsspoorwegen. Een groter ledenaantal beïnvloedt uiteraard positief de resultaten.

Rekening houdend met de sterke concurrentie die er heerst in de sector van de ijskoude temperaturen, is Interfrigo de mening toegedaan dat de "warme" cijfers enkel kunnen bestendigd worden indien de prestaties van het spoor voortdurend worden verbeterd, indien de vervoerprijzen aangepast worden aan het marktniveau en indien de commerciële inspanningen onverdroten worden verder gezet.

De toekomst op korte en middellange termijn staat in het teken van een nieuwe bedrijfsopvatting, waarbij één der doelstellingen is: "Interfrigo moet naar voor treden als de enige gesprekspartner tussen het spoor en de klanten". ■



80 000 kisten meer in '85

Na een periode van terugval vertoonde het INTERCONTAINER-verkeer een bemoedigende stijging. In 1983 was er een toename van 5,9% en in 1984 scoorde men zelfs 8,4% meer!

De partners van de containermaatschappij kunnen zich dit jaar opnieuw verheugen, want de verkeersresultaten van 1985 scoren opnieuw +9,7% uitgedrukt in TEU (eenheden van 20 voet) en +11,3% uitgedrukt in TEU-kilometer. Aldus vervoerde Intercontainer vorig jaar in internationaal verkeer 80.000 kisten meer! Een nieuw record.

De maritieme sector blijft met 513.000 vervoerde TEU het belangrijkste marktsegment, maar het stijgingsritme blijft onder dit van de continentale sector waar net zoals de vorige jaren een opmerkelijke vooruitgang werd geboekt (+15,5% beladen containers).

De gemiddelde afgelegde afstand per container is in de maritieme sector licht toegenomen: die bedraagt nu 690 km tegen 672 km in 1984. Voor het continentaal verkeer bedraagt de gemiddelde afstand 948 km tegen 921 km in 1984.

Alle rekords worden evenwel van de spoorwegkaart geveegd door het verkeer met Groot-Brittannië: +17% in 1985. Van de 37.400 TEU die over het Kanaal werden gebracht waren 98% beladen containers.

Er was ook een globale stijging van het aantal verzonden 30-voet en 40-voet containers: 30-voet voor het continentaal verkeer, 40-voet voor het maritiem verkeer.

Het globale beladen bruto gewicht evolueerde naar 8,94 miljoen ton per jaar, wat een gemiddelde van 10 ton per container betekent (daarin zijn ook de ledige containers begrepen die het gemiddelde fors drukken).

Om dit alles te realiseren wendde Intercontainer het eigen wagenpark aan van 2.891 wagens. Dat komt overeen met een laadcapaciteit van 8.016 eenheden van 20 voet. Dit park neemt nog steeds uitbreiding door het afhuren van 350 SNCF-containerwagens "Lgs" van 40-voet met twee assen.

De concurrentie is hevig, de eisen van de markt steeds maar strenger. Vandaar dat de maatschappij haar commerciële strategie heeft georiënteerd naar een verbetering van de dienstverlening, middels een concentratie van het verkeer op assen die bediend worden door speciale geprogrammeerde treinen. In 1984 brachten deze treinen 43% van het Intercontainer-verkeer ter bestemming: dit aandeel evolueerde vorig jaar naar 50%.

Enkele nieuwe landen hebben zich aangesloten bij de Intercontainer-Pool in 1985. De Pool kende een grote uitbreiding waardoor geografische segmenten konden aangeboord worden die voorheen commercieel moeilijk bereikbaar waren. Wij komen er op terug in een volgend nummer. ■

