

1986: Bevredigend jaar voor Intercontainer

formatica-projecten op het niveau van de netten (Hermes, GEM, RailEasy, reeds gekend) en op het niveau van de gebruikers.

De NMBS heeft dus de vaste wil om de troeven van het gecombineerd vervoer maximaal uit te spelen, want het is één van de grote ontwikkelingspolen. Zij verwacht een doorbraak in de sectoren en voor het verkeer waar de klassieke spoorwegtechniek de voordelen van massificatie en programmatie niet ten volle kan valoriseren.

In 1986 had de snel evoluerende transportmarkt af te rekenen met tal van externe invloeden die dikwijls negatieve gevolgen hadden. En dit verklaart de lichte achteruitgang in de statistische resultaten van intercontainer.



De vervoerde hoeveelheid en de beladen ritten bereiken evenwel nieuwe recordhoogten, niettegenstaande intercontainer opereert op een markt met hevige concurrentie en met stagnerend transportpotentieel. De voordelen van het intermodaal vervoer werden met succes uitgespeeld in de "tarievenstrijd" met de kustvaart, de binnenvaart en het wegvervoer... die nochtans ten volle hebben geprofiteerd van de daling van de dollarkoers en van de voordelige petroleum-prijzen.

Met een totaal verkeer van 887.083 TEU, vertonen de resultaten van 1986 een daling van 2% ten opzichte van het voorgaande jaar. Het beladen verkeer steeg met 1,8%, terwijl het vervoer van ledig materieel daalde met 12%, wat wijst op een betere benutting van de containers.

De markt van de zeehavens

De markt van de zeehavens blijft de belangrijkste voor intercontainer. Het beladen verkeer bereikte er een recordniveau van 387.912 TEU, een stijging met 1,3% in vergelijking met het voorgaande jaar. Het volume vervoerde ledige containers daalde met 20%. Deze evolutie reflecteert een beter evenwicht en een meer rationele terbeschikkingstelling van het materieel opgetekend voor sommige verbindingen gedurende het grootste gedeelte van het jaar.

In totaal daalde het verkeer in deze sector met 4,2% ten opzichte van 1985. De verhouding der geladen containers, uitgedrukt in TEU, bereikte 79%. Vier punten meer dan het voorgaande jaar. De gemiddelde afgelegde afstand voor het maritiem verkeer steeg naar 718 kilometer, tegen 690 km in 1985.

Het continentaal verkeer

De globale resultaten van de continentale sector werden bepaald door een belangrijke stijging van het beladen verkeer met 2,8%. Het continentaal verkeer bedraagt 339.641 TEU, waarvan 227.100 beladen (+5,7%) en 112.541 ledig (-2,6%). De verhouding van het beladen verkeer steeg met twee punten en bereikte 69%. Een groot gedeelte van dit verkeer gaat nu naar de laadkisten: 105.000 TEU, een progressie met 30% ten opzichte van 1985. De gemiddelde afgelegde afstand bedraagt 969 kilometer.

Brits en trans-siberisch verkeer

Twee andere niet te verwaarlozen verkeersstromen van Inter-

container zijn het rechtstreeks verkeer met Groot-Brittannië en Ierland (33.541 TEU) en het verkeer met en via de USSR (22.130 TEU). Samen hebben zij een inbreng van 6,2% in het totale verkeer. Door het relatief klein volume is dit verkeer gevoelig aan schommelingen: er werd een daling opgetekend van respectievelijk 11 en 7%.

9 miljoen ton globaal bruto gewicht

Het globaal bruto gewicht van de beladen vervoerde containers overschreed in 1986 9 miljoen ton, wat een verbetering inhoudt van 60.000 ton (+0,7%) vergeleken met het recordcijfer van 1985. Deze hoeveelheid komt overeen met een transportprestatie van 7.972 miljoen ton/kilometer beladen (+3,5%) en 8.118 miljoen ton/kilometer voor het geheel (ledige inbegrepen).

Het gemiddeld bruto gewicht per TEU kende opnieuw een lichte achteruitgang: 13,47 ton tegen 13,62 ton in 1985. Dit is ondermeer te wijten aan de toename van het vervoer met relatief lichte laadkisten.

Rollend materieel

In 1986 breidde het intercontainer-wagenpark uit door het huren (vanaf januari/februari) van 80 korte vierassige wagens van de Italiaanse spoorwegen (type Sdkkmss). Deze waren noodzakelijk om het toegenomen verkeer met laadkisten van 7,15 m lang op te vangen. Vanaf half maart huurde de maatschappij van de Franse spoorwegen 150 twee-assige wagens van 40 voet (Lg) met plankenvloer en uitgerust met laterale glijplanken.

Tenslotte werden ook 200 wagens van 60 voet (die kunnen sporen tegen 120 km/u) aangepast. En de positieve resultaten leiden tot nieuwe investeringen: 600 containerwagens van 80 voet zijn voorzien voor dit jaar.

De containerpool

Twee nieuwe leden sloten zich aan bij de Intercontainer-Pool: de CNC (Compagnie Nouvelle de Conteneurs) in Frankrijk en de Renfe in Spanje.

De exploitatieresultaten verdubbelden vergeleken met vorig jaar: Intercontainer vervoerde 12.989 containers wat een totaal volume vertegenwoordigt van 20.448 TEU. Deze belangrijke toename is voornamelijk te danken aan de snelle geografische uitbreiding van de organisatie. Intercontainer volgt deze tendens en investeert in containers voor het vervoer te land: 30 eenheden van 40 voet sinds begin maart 1987, en dat zonder de inbreng van de Poolpartners er bij te rekenen.

TRW: 1600 eenheden meer

In 1986 zette TRW - Transport Rail Weg - zijn groeiproces op het vlak van het gecombineerd rail-routevervoer verder. De groeivoet die de rail-routemaatschappijen in de afgelopen jaren hadden gehaald, werd echter niet meer bereikt: de lage olieprijs hadden immers een daling van de wegvervoerkosten tot gevolg waardoor één van de voordelen van het gecombineerd vervoer werd afgezwakt.

Het TRW-verkeer werd als volgt verdeeld:

★ via onze zuidelijke grens (naar Frankrijk, Italië en Spanje): 25.999 eenheden 40 voet of 695 meer dan in 1985;

★ via de oostelijke grens (naar o.a. Duitsland, Oostenrijk, Scandinavië): 6.530 eenheden tegen 5.607 in 1985.

In totaal vertonen de TRW-statistieken dus een stijging van 1.618 eenheden - of iets meer dan 5% - vergeleken met het voorgaande jaar.

