

Studie naar de toekomstperspectieven voor een Europees netwerk van gecombineerd vervoer:



In het voorjaar van 1988 kreeg het kabinet A.T. Kearney Brussel (A.T.K.) vanwege de Commissie van de Europese Gemeenschappen, de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (d.w.z. de 12 + 2 netten van EG-lidstaten, Zwitserland en Oostenrijk), de UIRR (Internationale Vereniging van de bedrijven voor gecombineerd vervoer) en Intercontainer, de opdracht een studie uit te voeren naar de perspectieven van een Europees netwerk van gecombineerd vervoer. Voor de gelegenheid werkte A.T.K. samen met Logitech.

Uitgaande van de huidige situatie van het internationaal gecombineerd weg- en spoorvervoer (ICV) en de vooruitzichten voor de komende 15 jaar, had de studie tot doel de ontwikkelingen van een internationaal netwerk te bepalen en aanbevelingen te doen inzake het investeringsbeleid. Het ging er wel degelijk om de optimale uitbreidingsmodaliteiten te bepalen voor een volwaardig vervoermedium dat een alternatief vormt voor het internationaal wegvervoer (IWV).

Op basis van het marktpotentieel in 1990 en in 2005 wordt in de studie een analyse gemaakt van meerdere sleutelpunten.

Uit het eindrapport komen de volgende besluiten naar voor:

- Als alternatief voor het wegvervoer vertoont de ICV, in termen van prestaties en economische concurrentiekracht, de door de gebruikers vereiste

verslag van het kabinet A.T. Kearney

kenmerken, en kan het gedeeltelijk bijdragen tot de oplossing van de problemen in het IWV die het gevolg zijn van de verzadiging van de infrastructuur alsook van de sociale en milieugebonden drukkingen.

- Om het ontwikkelingspotentieel van het ICV te optimaliseren moet een internationaal netwerk tot stand worden gebracht, het globale prestatievermogen opgedreven worden, moeten de kosten verlaagd worden door de produktiviteitsreserves te exploiteren, en moet een agressief commercieel beleid worden gevoerd.

- Als aan die voorwaarden voldaan wordt, zal het door ICV verwerkte volume tegen 2005 verdrievoudigd zijn tot 43,2 miljoen ton, waardoor dan onder meer de kosten voor het transit-

vervoer over de weg in andere landen gedrukt kunnen worden.

- Dat vergt investeringen - in infrastructuur en in rollend materieel voor weg- en spoorvervoer - ten belope van 2,6 tot 2,9 miljard ECU. De studie beveelt aan deze investeringen te spreiden over 5 tot 10 jaar. Bovendien zouden de supranationale instellingen een deel van die investeringen voor hun rekening moeten nemen.

Een pragmatische maatstaf

De natuurlijke markt van het ICV situeert zich op het niveau van het globaal internationaal wegvervoer, aangezien de drie mogelijkheden (containers, laadeenheden via de weg en de zogenaamde "rollende landweg") steeds toegankelijk zijn voor de wegvervoerder.

Om het probleem duidelijk af te bakenen, werd voor de studie een selectie gemaakt van 30 grote verkeersassen die representatief zijn voor het ICV, of dat in de toekomst zullen zijn. Die assen



Vier "tenoren" van Euromodal'90. Van rechts naar links, Alain Poinssot, Jacques Fournier, voorzitter van de SNCF, Etienne Schouppe en Jacques Cornet, voorzitter van de steering group die dit duidelijk rapport afleverde dat tot concrete daden aanmoedigt.



liggen aan de basis van belangrijke goederenstromen tussen paren van economische zones (minimum 100.000 ton per jaar).

De 30 verkeersassen bundelen de verkeersstromen tussen een honderdtal economische zoneparen met een aanzienlijk potentieel.

Een winstgevende markt

De cliënteel van het ICV vertegenwoordigt voor de spoorwegnetten een verkeersvolume van 14,1 miljoen ton netto, waarvan - vreemd genoeg - 6,3 miljoen ton langs de 30 uitgekozen assen en 7,8 via andere wegen wordt vervoerd. Het internationale wegvervoer (goed voor 75 miljoen ton netto) gebeurt daarentegen voor drie vierde langs die 30 verkeersassen en slechts voor één vierde via andere assen.

Uitgaande van een hypothetische macro-economische groei van 4 % per jaar, zal de globale goederenstroom volgens het rapport tegen 2005 verdubbeld zijn.

43,2 miljoen ton in 2005

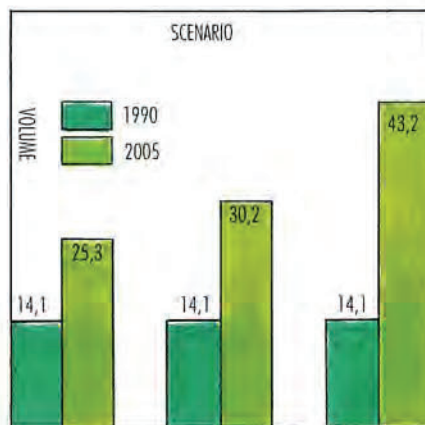
Door zijn vermogen en zijn economische concurrentiekracht op te drijven, zal het ICV een aantrekkelijker aanbod kunnen presenteren en kunnen rekenen op een sterkere groei dan de jaarlijkse 4 % die bij de aanvang van de studie werden vooropgesteld.

Onze grafiek toont de mogelijke groei volgens drie scenario's, telkens uitgaande van een macro-economische groei van 4 % per jaar:

1. het marktaandeel blijft constant;
2. het aanbod verbetert en de activiteit van de bestaande klanten neemt toe;
3. naast de verbeteringen van punt 2 worden tevens nieuwe klanten verworven.

Dat betekent dat het door het ICV verwerkte volume op zijn minst zal verdrievoudigen, terwijl het totaal te vervoeren volume tijdens de 15 komende jaren zal verdubbelen.

Een specifiek probleem doet zich voor in de transitlanden (Zwitserland, Oostenrijk, Joegoslavië...), waar het



ICV een deel van de oplossing kan bieden. We komen hierop in een volgend nummer terug.

Concurrentiekracht en rendabiliteit

Vooraleer de perspectieven te concretiseren, moet men het ICV toch eerst eens nader bestuderen in al zijn aspecten, wat in de studie stap voor stap wordt gedaan.

De studie vergelijkt de concurrentiekracht van het ICV met die van het IWV vanuit het oogpunt van het prestatievermogen en de kosten. Deze vergelijking werd gemaakt voor 6 van de 30 bestudeerde verkeersassen, en er werd rekening gehouden met alle elementen van de keten van het gecombineerd vervoer: spoorwegvervoer, terminals, uiteindelijk wegvervoer, administratie en opvolging.

De huidige en potentiële klanten van het ICV werden naar hun mening gevraagd over de commerciële snelheid, de regelmaat, de betrouwbaarheid, de afmetingen van de laadeenheden, de veiligheid van de goederen en de informatieverstrekking.

Uit die enquête zijn meerdere belangrijke vaststellingen naar voor gekomen.

1. De commerciële snelheid van het ICV (37 km/h) blijft lager dan die van het IWV (69 km/h); dit volgt uit het feit dat de ladingen nog lange tijd stilstaan: 40 % van de totale vervoertijd. Maatregelen: de werkperiodes op de terminals uitbreiden, de wachttijden aan de grenzen inkorten, de lijnsnelheid

opdrijven, op gecoördineerde wijze betere uurroosters met een prioritair karakter uitwerken.

2. De capaciteit van de terminals is van groot belang voor de concurrentiekracht van het ICV. In Europa zijn er vier landen die zich op dit vlak in een kritische situatie bevinden - of spoedig zullen bevinden: de Duitse terminals beschikken momenteel over een reservecapaciteit van 4 %, en de reservecapaciteit van de Franse, Nederlandse en Oostenrijkse terminals bedraagt nauwelijks 22 %. Maatregelen: toename van de capaciteit, betere regeling van de uitgaande/inkomende ladingen, verhoging van het aantal openingsuren, betere verbinding met het wegennet (in Italië) zijn de meest dringende vereisten.

3. Het uiteindelijke vervoer over de weg weegt door in de rendabiliteit van het ICV en de concurrentiekracht ervan ten aanzien van het IWV. Volgens de studie kunnen de vervoerders op dit vlak aanzienlijke vorderingen maken: een grotere produktiviteit leidt tot een kostenverlaging, en bijgevolg tot een grotere concurrentiekracht van de hele keten.

4. Wat de toegestane laadprofielen en afmetingen betreft, is de situatie zeer heterogeen naargelang de gebruikte netten. De studie stelt twee vormen van standardisering voor:

- een optie B+, "standaard van het Europees gecombineerd vervoer", voor containers, laadkisten en minimaal aangepaste wegvoertuigen;
- een optie C ("hoge" optie), voor courante wegvoertuigen en alle laadeenheden.

5. Het administratief beheer is momenteel nogal omslachtig, ondermeer omwille van de manuele verwerking. Bovendien is de opvolging niet volledig, niet permanent, en heeft ze louter betrekking op het spoorvervoer. Het internationaal verbindingssnet van de spoorwegen, HERMES, brengt een technische oplossing voor dat probleem. De invoering van "Docimel", een elektronisch systeem voor de verwerking van de vervoerdocumenten, zal een vermindering met zich meebrengen van zowel de kosten als de verwer-



kingstijd. Op het vlak van de opvolging zal het gebruik van gemeenschappelijke opslaginterfaces en databanken leiden tot een vermindering van de kosten en de wachttijden, en dus ook de klanten meer voldoening schenken.

De kostprijs van het gecombineerd vervoer

De kostprijs van een volledige ICV-keten wordt voor de helft gevormd door het spoorvervoer, en voor een derde door het uiteindelijke wegvervoer. Het overige zesde deel omvat de afschrijving van de laadeenheden en wagens evenals de kosten van de terminals.

In meer dan de helft van de bestudeerde gevallen valt het ICV nu aanzienlijk voordeliger uit dan het IWV. Dat voordeel schommelt volgens de studie tussen de 15 en 18 % naargelang het soort goederen, en tussen 11 en 22 % naargelang de afstand van het traject.

Als het ICV tenslotte gebruik zou maken van de bestaande produktiviteitsreserves (35 % voor het terminaal wegvervoer, 13 % voor het spoorvervoer), zou zijn totale kostprijs, ongeacht het soort vervoerde goederen, nog met 17 % afnemen, waardoor het in 88 % van de bestudeerde gevallen zou kunnen concurreren met het IWV.

Een concurrentieel aanbod commercialiseren

Op dit moment gebeurt de commercialisatie van het ICV langs twee kanalen:

- de spoorwegnetten, via hun filiaal Intercontainer, voor het vervoer in containers en laadkisten;

De drie grote technieken van het ICV:

- maritieme- en landcontainers;
- niet-begeleid gecombineerd vervoer (opleggers, aanhangwagens en laadkisten, op spoorwagens;
- begeleid gecombineerd vervoer (Rollende landweg): spoorvervoer van gehele wegvervoereenheden, trekkers inbegrepen, met de chauffeurs.

- de bedrijven voor gecombineerd vervoer, verenigd in de UIRR, voor het vervoer in laadeenheden over de weg en via de "rollende landweg".

Na analyse van de diverse aspecten van de commercialisatie van het aanbod (nog steeds op basis van gesprekken met de huidige klanten), formuleert de studie drie belangrijke aanbevelingen:

1. De ICV-keten laten vertegenwoordigen door één enkel orgaan en de informatie-uitwisseling tussen de partners

bevorderen.

2. De structuur van de huidige commercialisatiekanalen beter afstemmen op die van de markt.

3. Het tarifair en administratief verkoopbeleid voeren dat het beste de groei van de sector bevordert.

2,6 à 2,9 miljard ECU investeringen

De verbeteringen komen alle partners van de ICV-keten ten goede. In de onderstaande tabel vindt u een overzicht van de vereiste investeringen. Synthese van de vereiste investeringen en financiële steun, in miljoen ECU. De investeringen in de infrastructuur zullen in zekere mate ook het gewone spoorwegvervoer ten goede komen. Met betrekking tot het gedeelte dat volledig toe te schrijven is aan het ICV (laatste kolom van de tabel) stelt AT.K. in zijn verslag voor dat de supranationale instanties een vijfde van die kosten op zich zouden nemen.

Investerings-categorie	Bruto-totaal	Bedragen voor het ICV
Binnen het laadprofiel brengen Wagens	2.806	1.668
	468	468
	tot 696	tot 696
Laadeenheden	191	191
	tot 255	tot 255
Terminals	514	271
Totaal	3.979	2.598
	tot 4.271	tot 2.890

De investeringen in rollend materieel worden van hun kant geëvalueerd binnen een marge die overeenkomt met het verschil tussen laag en intensief gebruik.

Een gemeenschappelijk voorstel van de spoorwegnetten

De commanditarissen zullen de verschillende elementen van de studie onderzoeken. Tegen de zomer van 1990 zullen de spoorwegnetten een gemeenschappelijk voorstel uitwerken met betrekking tot de maatregelen die ze zullen treffen om hun beloftes te verwezenlijken.