

# SPREKENDE CIJFERS

Ongeveer 10% van het totale aantal beladen wagens van de NMBS rolt in dienst van de autonijverheid. Dat kan tellen.

Voor de autonijverheid vervoert de NMBS in hoofdzaak twee categorieën goederen. Voorop komen de afgewerkte personenwagens en lichte bestelwagens, waarvan er in 1990 ongeveer 900.000 met de trein ter bestemming werden gebracht. Het vervoer van vrachtwagens is marginaal.

Daarenboven worden onderdelen vervoerd. Die trafiek was in 1990 goed voor ruim 1,2 miljoen ton, maar dat cijfer zegt niet alles. Coils, schroot, leeg verpakkingsmateriaal en paletten die in opdracht van autoconstructeurs worden ge-

laden, zijn niet in deze statistiek opgenomen. Ze worden traditioneel in andere rubrieken ondergebracht, net zoals het containervervoer.

## Uitvoergericht

In het vervoer van onderdelen wordt een onderscheid gemaakt tussen "leveranciersverkeer" en "interplantverkeer". Het eerste is beperkt tot de bevoorrading van de Belgische assemblagebedrijven. Gewoonlijk worden heen stukken en terug leeg verpakkingsmateriaal geladen. Interplantverkeer met onderdelen in beide richtingen is er bij Ford en General Motors. De vestigingen van deze constructeurs vervaardigen zelf bepaalde onderdelen, die

dan elders worden gebruikt. Zo ontstaat als gevolg van verregaande specialisering een uitwisseling tussen de over het continent en het Verenigd Koninkrijk verspreide plants.

In 1990 werden voor het onderdelenvervoer 93.818 spoorwagens ingezet.

Afgewerkte voertuigen komen en gaan werkelijk in alle mogelijke richtingen. Invoer uit Europese landen en van overzee, uitvoer 't allen kant, doorvoer over land en over zee. De NMBS zette er 86.609 wagens voor in die voor het overgrote deel eigendom zijn van private firma's (Auxiliare, STVA, SITFA, ATG, Itarail, Transwaggon).

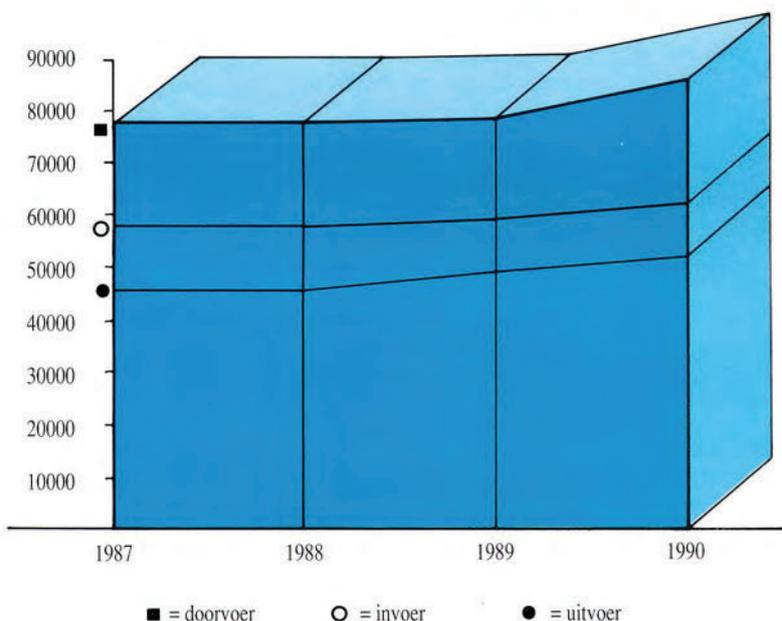
Het meest opmerkelijke gegeven is de spectaculaire opgang van dit soort trafieken. Tussen 1983 en 1990 steeg het spoorvervoer voor de automobielsector met maar liefst 64%. De groei is vooral te danken aan het transport van afgewerkte wagens (+ 109%), hoewel ook het onderdelenvervoer goed zijn streng trekt (+ 36%).

## Meer dan behoorlijk marktaandeel

"De trafiekcijfers spreken voor zichzelf", vertelt NMBS-deelmarktleider Johnny Ramboer. "Met gemiddeld 44 % is het marktaandeel van het spoor meer dan behoorlijk. Bovendien kunnen we nog een aantal troeven uitspelen. Een drastische vermindering van de leegloop van wagens na levering,

DOSSIER  
AUTO  
Het verlengstuk

Het transport van nieuwe wagens door de NMBS





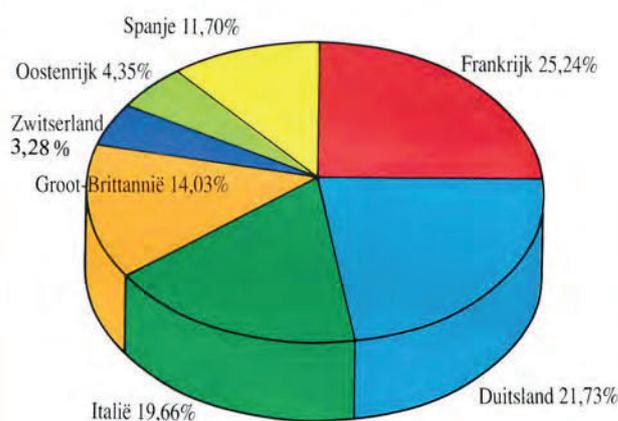
zal ons toelaten nog scherpere prijzen aan te bieden. De wagen capaciteit wordt groter. We investeren verder in telematica en informatisering. Zogenaamde astreinen met een langere laadlengte dragen bij tot sneller en regelmatig transport."

Gewoonlijk en niet onterecht wordt aangenomen dat het spoorvervoer de beste diensten bewijst op langere afstanden en voor massavervoer. Alles wat onder de 300 kilometer ligt, zou minder interessant zijn. Vandaag moet die stelling volgens Ramboer worden gerelativeerd: "Het plan Star 21 zal ons vervoerschema grondig wijzigen. Daardoor worden we ook competitief in het transport van kleinere volumes. De bevordering van individuele wagens verloopt vlugger dan voorheen."

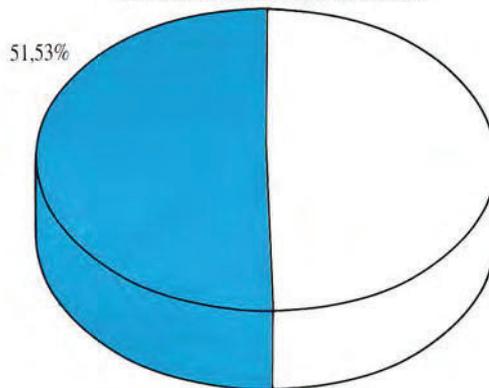
### Toekomstperspectieven

De deelmarktleider is nochtans niet blind voor de mogelijkheid dat een zwakte in de automobielproductie rechtstreekse gevolgen heeft op de door de NMBS verzorgde trafiek. Onze specialist ziet tegenstrijdige tendensen: "De perspectieven zijn niet zo rooskleurig als pakweg een jaar geleden. We rekenen voor dit jaar dan ook eerder op een status quo, dan op een forse stijging. In kringen van constructeurs verwacht men alvast tot 1992 een stagnatie van de verkoop en dus ook van het vervoer. Eens de eengemaakte

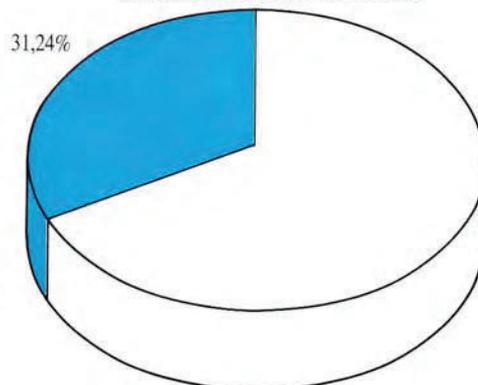
Het internationaal transport van auto's door de NMBS in 1989 (invoer + uitvoer)



Uitvoerdeelmarkt van de NMBS



Invoerdeelmarkt van de NMBS



Europese markt er officieel is, zou ze de economische activiteit en het vervoer opnieuw aanzwengelen en klaart de hemel weer op. Ander punt van onzekerheid zijn de gevolgen van de Golfoorlog. Heeft dat conflict de productie doen dalen? Of heeft het in een krimpende markt geleid tot een betere concurrentiepositie voor de spoorwegen? Aan de andere kant is er het opengaan van de Oosteuropese markt en de stijgende vraag naar auto's aldaar, ook tweedehands. Dat schept nieuwe kansen. Tegelijkertijd wordt de mededinging op de vervoermarkt nog harder dan ze al was. Wie zal zeggen hoe al die zaken uitdraaien?"

### Belangen-gemeenschap

Alles beweegt, dat is zeker. Ondanks de concurrentie - of misschien juist door de risico's en onbekenden die ze met zich meebrengt - lijkt samenwerking te groeien. De spoorwegnetten van de verschillende landen verstevigen hun banden met het oog op 1993. Maar ook private wagen-eigenaars en zelfs sommige wegvervoerders zien brood in een betere integratie van de vervoersinspanning. Niet dat dit altijd van een leien dakje loopt. Naast gemeenschappelijke belangen blijven ook tegenstrijdige ambities bestaan. De spoorwegen onderling hebben een lange traditie van samenwerking. Technische en organisatorische redenen liggen er

aan ten grondslag. Later werden "aanbodsunies" opgericht om het internationaal vervoer voor de klant en voor de spoorbedrijven te vergemakkelijken. Nu gaan de maatschappijen een stap verder. In 1989 beslisten ze de samenwerking op structureel, operationeel en commercieel vlak zodanig te versterken dat ze stevig genoeg in hun schoenen staan om een gedeelte van de nieuwe trafieken ten gevolge van de eenheidsmarkt te verwerven. De idee van de "belangengemeenschappen" werd geboren en begin 1990 geconcretiseerd in de "Communauté d'Intérêts Automobile".

Johny Ramboer licht toe: "De spoorwegen profileren zich als één gemeenschap die, eventueel samen met de wageneigenaars, naar de klant toe kan stappen. Die kiest in volledige vrijheid een net, de NMBS bijvoorbeeld. Wij nemen het dan op ons om indien gewenst het vervoerprobleem van de autoconstructeur op te lossen, door hem een volledig product aan te bieden. Wij zorgen voor de prijsvorming en de afspraken inzake dienstverlening, naverkoop, schaderegeling. Naar keuze maken we een geïntegreerde prijs of een prijs voor de tractie alleen. Misschien wordt het ook mogelijk het capillair vervoer in het pakket te betrekken. Let wel: de klant is en blijft koning. Wij staan op de volledige doorzichtigheid van het prijsbeleid op de vervoermarkt. Op die wijze verdedigen we zowel ons

eigen belang als dat van de constructeur. Trouwens, de marktprijs is er hoe dan ook, daar kan je niet onderuit."

De belangengemeenschappen zijn voorzien voor alle segmenten van het goederenvervoer. Vooralsnog werd de eerste stap gezet op het terrein van de afgewerkte wagens. Op basis van de ervaring die daar wordt opgedaan, kan de aanpak worden veralgemeend.

### Complementariteit

Toenadering lijkt er, althans in de automobielsector, ook te komen vanwege sommige grote wegvervoerders. Niet alleen politiek, maar ook in de praktijk breekt het inzicht door dat de twee vervoerwijzen niet noodzakelijk vijandig tegenover elkaar. Ze kunnen elkaar ook aanvullen. Het gecombineerd vervoer gaf het voorbeeld. Het zette de deur open voor samenwerking tussen trein en vrachtwagen in het conventioneel vervoer. Vermoedelijk drongen een aantal constructeurs hierop aan omdat ze niet graag al hun eieren in dezelfde mand leggen.

"Complementariteit zou welkom zijn voor de grote transportondernemingen, omdat ze zo hun wagenpark beter kunnen laten renderen", denkt Johny Ramboer, "terwijl voor de spoorwegen het voordeel erin bestaat dat het probleem van het capillair vervoer kan worden

opgelost." Inderdaad, een trein rijdt van punt A naar punt B. De netten kunnen de aanvoer uit of de verdeeling naar bedrijven zonder spoor aansluiting niet op eigen kracht waarmaken.

Hoe het vervoerlandschap er straks ook uitziet, het ontbreekt de NMBS niet aan ideeën en medestanders om het product te verbeteren en aldus een grotere rol te gaan spelen. Daar mag de klant zeker van zijn. Hij kan er zijn voordeel mee doen, dat is de bedoeling.

