

SPOORMONITOR GOEDERENVERVOER

- 01 » EVOLUTIE VAN HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR
- 02 » CONCURRENTIE IN HET SPOORVERVOER
- 03 » ENKELE INDICATOREN VAN HET GOEDERENSEGMENT
- 04 » TARIFICATIE VOOR HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR

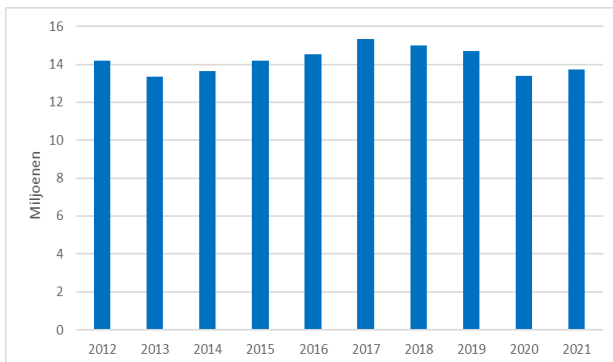


01 » EVOLUTIE VAN HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR

Evolutie van de bruto ton-km

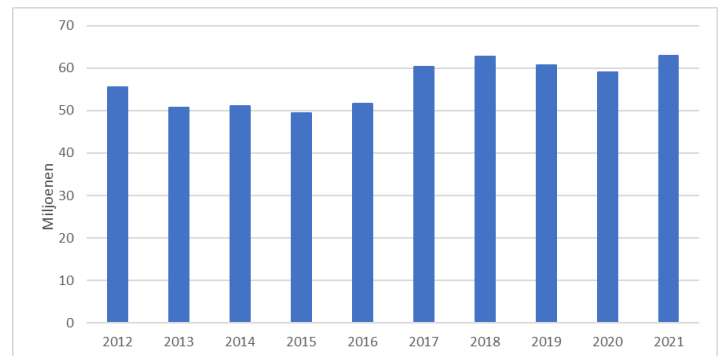
In 2021 waren er **13.707.721,15 vervoerde tonkilometers**.

Dit betekent een groei van **2,4% ten opzichte van 2020**. Niettemin blijft dit cijfer 7% lager ten opzichte van 2019.



Evolutie van de nettotonnage

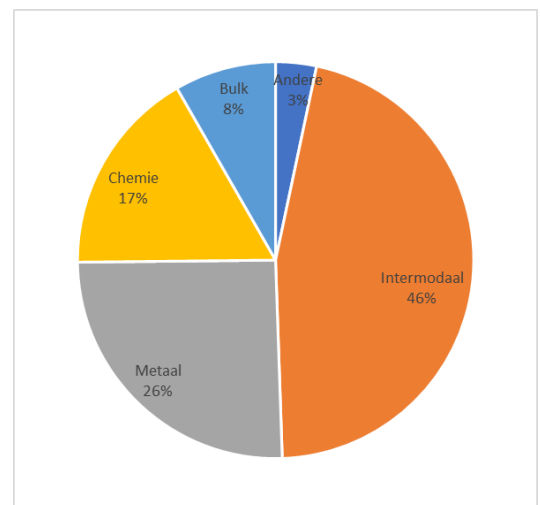
Het netto volume van de vervoerde tonnages steeg naar **bijna 63 miljoen ton** goederen, wat neerkomt op een groei van 6,7% ten opzichte van 2020 en 3,7% ten opzichte van 2019. Deze groei ligt iets hoger dan de economische groei die steeg naar 6,2% in 2021. In 2020 was het bbp met 5,7% gekrompen.



Vervoerde goederen

Het gros van de vervoerde goederen (88%) is gerelateerd aan drie sectoren, namelijk de chemische industrie, de metallurgie en het intermodaal vervoer. De aard van de in 2021 vervoerde goederen is relatief stabiel gebleven ten opzichte van 2020.

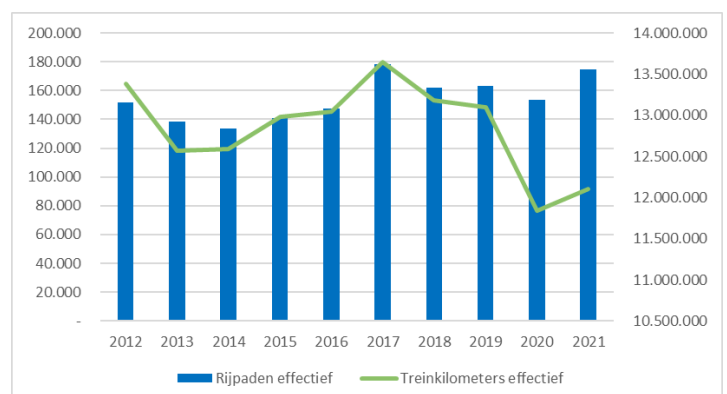
Het aandeel van het intermodaal vervoer is dus licht gestegen (van 45% naar 46%), evenals dat van de bulkproducten, dat van 7 naar 8% ging. Voorts is er een lichte daling van de producten uit de metallurgie (van 26 naar 25%) en de chemische industrie (van 18 naar 17%).



Evolutie van rijpaden en treinkilometers

In 2021 waren er **163.694 rijpaden** voor **12.106.547 treinkilometers**.

Ten opzichte van 2020 is de toename van het aantal rijpaden met 14% groter dan de toename van het aantal tonkilometers (2%). Dit kan duiden op een afname van de gemiddelde afstand van de rijpaden. Het zou ook kunnen wijzen op een lagere prestatie van het spoor.

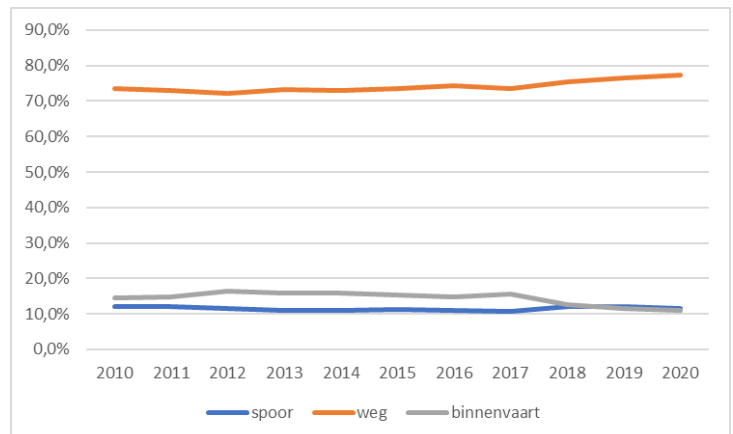


02 » CONCURRENTIE IN HET SPOORVERVOER

Modale aandeel van de spoorwegsector

Het modale aandeel van het spoor is in 2020 zeer licht gedaald naar 11,6%. Er moet worden opgemerkt dat het tonnage vervoerde goederen in 2020 in zijn totaliteit met 3,4% is gedaald, maar dat deze daling beperkter was voor het spoor.

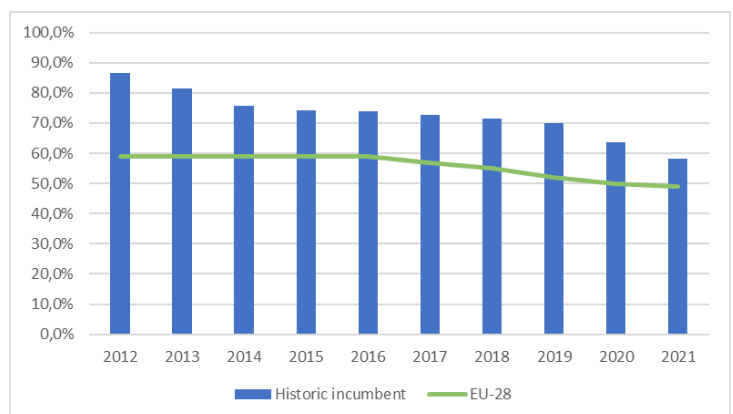
In Europa bedraagt het modale aandeel van het spoor 16,8%, en ook dit is gedaald met ongeveer 1%.



In de buurlanden ligt het modale aandeel van het spoor op 9,9% in Frankrijk, op 17,6% in Duitsland en op 6,6% in Nederland. Sinds 2010 is het modale aandeel van het spoor stabiel. Als deze trend zich voortzet, kan de doelstelling om het aandeel van het spoor tegen 2030 te verdubbelen¹ niet worden gehaald zonder bijzonder daadkrachtige acties die zeer snel moeten worden uitgevoerd.

Marktaandeel “dominante operator”

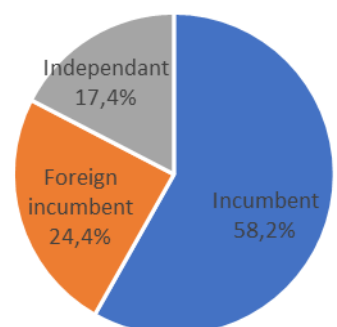
Het marktaandeel van de dominante operator is in 2021 verder gedaald en bedraagt **58,2%**. De daling is constant sinds 2012. De dominante operator heeft sinds 2012 40% marktaandeel verloren en zijn aandeel nadert het aandeel van de historische operatoren in Europa, dat ook al meerdere jaren op rij daalt.



Marktaandelen “overige operatoren”

De meeste andere spoorwegondernemingen die in België actief zijn, hebben banden met of zijn dochterondernemingen van buitenlandse historische operatoren.

In 2021 bezaten onafhankelijke operatoren (d.w.z. zij die geen dochterondernemingen zijn van een historische operator zoals DB of SNCF) een marktaandeel van 17,4%, tegenover 13% in 2020. Spoorwegondernemingen in handen van een buitenlandse historische operator bezaten op hun beurt een marktaandeel van 24,4% tegenover 23,9% in 2020. Men stelt dus een toename van het aandeel van beide categorieën concurrenten (onafhankelijke en buitenlandse historische operatoren) vast ten opzichte van 2020.

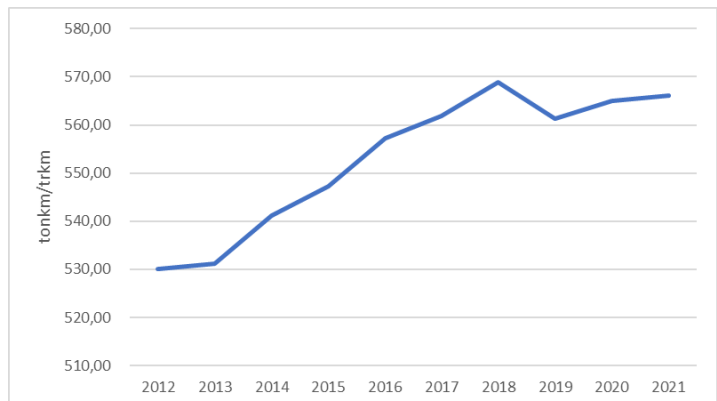


¹ Federaal regeerakkoord van 30 september 2020.

03 » ENKELE INDICATOREN VAN HET GOEDERENSEGMENT

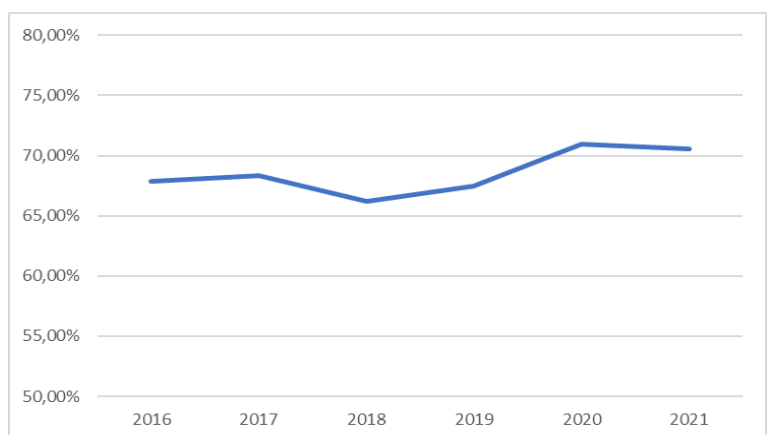
Freight load factor (ton-km/tr-km)

De freight load factor is licht gestegen ten opzichte van 2020. Deze factor geeft een indicatie van de efficiëntie van het spoorvervoer.



Stiptheid

In 2021 bedroeg de gemiddelde stiptheid van de treinen **70,59%** (treinen met minder dan 30 minuten vertraging). Daardoor blijft de stiptheid van de goederentreinen vrijwel gelijk aan die van 2020. De stiptheid gaat iets achteruit terwijl het vervoerde tonnage en het aantal rijpaden toeneemt.



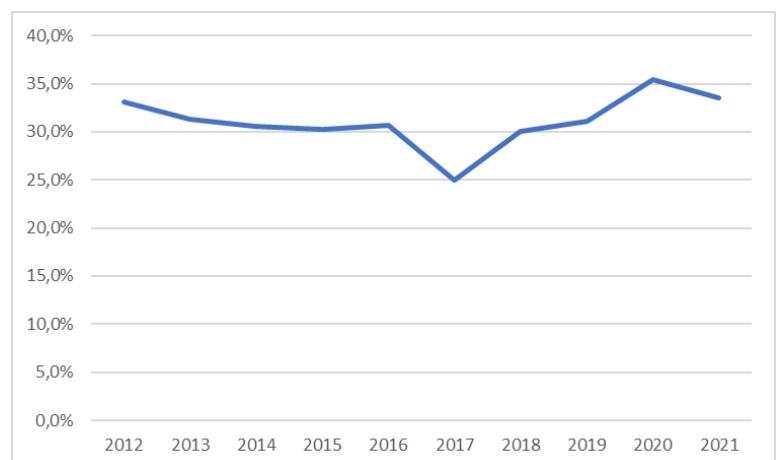
Snelheid

In 2021 bedroeg de gemiddelde snelheid 50 km/uur. Dit cijfer is met 6% gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar.

Aandeel niet-effectieve treinkilometers

33,5% van de treinkilometers was niet-effectief in 2021, tegenover 35,5% in 2020 en 31,1% in 2019.

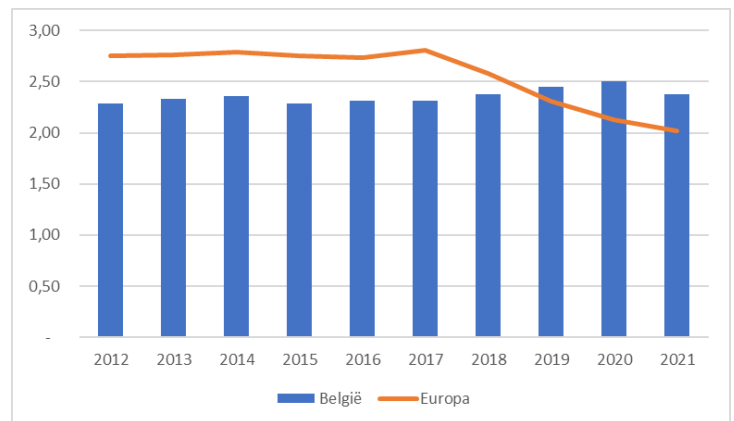
Deze daling van het aandeel niet-effectieve treinkilometers kan door verschillende factoren worden verklaard. Dit kan verband houden met een beter gebruik van de gevraagde rijpaden. Dit zou aantonen dat de verkeersvooruitzichten waarvoor rijpaden waren gereserveerd, vaker een concrete invulling kregen dan in het voorgaande jaar. We merken echter op dat het niveau van niet-effectieve rijpaden op een aanzienlijk hoger niveau blijft dan in 2017 (het laagste niveau van niet-effectieve rijpaden sinds 2012).



04 » TARIFICATIE VOOR HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR

Evolutie tarieven per treinkilometer

De gemiddelde heffing in België bedroeg **€ 2,03/tr-km**, wat een daling met 19% inhoudt ten opzichte van 2020 en met 11% ten opzichte van 2012. Deze daling vindt een verklaring in de toepassing van de nieuwe tariefstructuur die sinds 15 december 2020 van kracht is. Voor het goederenvervoer is deze heffing gebaseerd op de directe kosten zonder verhoging (mark-up). De spoorwegondernemingen genoten in 2020 en 2021 ook een gerichte steun omwille van de gezondheidscrisis.



Er moet worden opgemerkt dat in sommige landen de heffingen aanzienlijk werden verlaagd. In Frankrijk bijvoorbeeld zijn de heffingen in 2020 teruggebracht naar 0 en in 2021 met 50% verlaagd ten opzichte van het niveau van 2019.

Aandeel van de heffingen

De heffingen vertegenwoordigen 25,6% van de exploitatiekosten van Infrabel, dit is een sterke daling ten opzichte van vorig jaar. We merken ook een sterke daling op van het niveau van de heffingen ten opzichte van 2020 (dat werd gecompenseerd, zoals hieronder uitgelegd, door het optrekken van de subsidies).



Het bedrag voor de vrachtheffingen bedroeg **29,6 miljoen** euro, ca. **7%** van de totale **infrastructuurheffingen, t.o.v. 4% in 2020**. Het volume van de door deze vrachtoperatoren betaalde heffingen daalde nl. in mindere mate dan het totale bedrag van de door Infrabel geïnde heffingen.

Verdeling van de opbrengsten

De heffingen vertegenwoordigen 33% van de opbrengsten van Infrabel, de exploitatiesubsidies 43,7% en de overige inkomsten (energie, ...) zijn goed voor 23%. Het aandeel van de heffingen is duidelijk gedaald ten opzichte van 2020, toen het 65% bedroeg. Dit veroorzaakt een quasi verdrievoudiging van het aandeel subsidies dat slechts 16% bedroeg van de inkomsten van Infrabel in 2020. Het gaat om een compensatie van de regering om een daling van de heffingen ter ondersteuning van de sector te genereren.

