



MEDEDELINGEN



van de

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Leuvense weg, 21, Brussel.

Uitgegeven door de PERS- EN DOCUMENTATIEDIENST
Tel. 13.18.70 — toestellen 3013 en 3057

H.F.G.	
H.D.	
A.D.	6
P.P.	000
G.N.	6 Oktober 1961.
G.D.	6
A.L.	

Nr 111

NADRUK GEWENST.

Een zeer belangrijk bescheid
over de economische problemen der Spoorwegen.

De Internationale Spoorwegunie groepeert 49 Spoorwegondernemingen, en onder meer die der 17 landen van West-Europa welke Lid zijn van de Europese Conferentie der Ministers van Verkeer (CEMT). Zij heeft, op verzoek van die Conferentie, zo pas in het Frans, het Duits en het Engels een memorie gepubliceerd die getiteld is "De economische problemen der Spoorwegen van de Lid-Staten van de Europese Conferentie der Ministers van Verkeer".

Men kan niet genoeg lof schenken aan het initiatief van de CEMT die, op het ogenblik dat de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling een nieuwe start heeft genomen en de Zes landen van de Europese Economische Gemeenschap hun verwezenlijkingen in een sneller tempo doorvoeren, het belang van het internationaal probleem van het vervoer in de expansie van het handelsverkeer ten volle heeft begrepen. Zo zij zich tot de Spoorweg heeft gewend om de gegevens er van nader te omschrijven en om oplossingen naar voren te brengen, dan is dit eerst en vooral omdat de financiële toestand van de Spoorwegnetten, wegens de uitbreiding van de overige vervoermiddelen, voor tal van regeringen een zorgenkind is geworden en ook omdat de Internationale Spoorwegunie reeds verscheidene memories dienaangaande in het licht heeft gegeven en aldus een bijzondere bevoegdheid heeft verworven om een hechte grondslag voor de latere werkzaamheden van de Conferentie der Ministers te leggen. De betrokken kringen, inzonderheid de beroepsvervoerders en de Internationale Kamer van Koophandel, zullen thans de memorie van de Unie in bespreking moeten nemen en men mag verhopend dat de Ministers van Verkeer spoedig concrete conclusies zullen trekken. Deze laatste zouden overigens op een bijzonder geschikt tijdstip komen, nu de Economische Gemeenschap van de Zes landen, bij toepassing van het Verdrag waarbij ze werd opgericht, er naar streeft een gemeenschappelijke vervoerspolitiek te formuleren.

Want dat is ten slotte de kwestie, die gewoonlijk kortweg met "vervoerscoördinatie" aangeduid wordt. Het komt er op aan de coëxistentie van de verschillende vervoermiddelen tot stand te brengen en daarbij tevens dubbele verkeersbedieningen en verspillingen tot het uiterste te beperken.

Het is wel op dat hoger vlak dat de Internationale Spoorwegunie zich heeft willen plaatsen wanneer ze op het verzoek van de Ministers van Verkeer is ingegaan. Zoals zij inderdaad in de inleiding van haar memorie zegt, heeft zij er naar gestreefd "de opvattingen ingegeven door een enge bekommernis voor een steisematige verdediging van de eigen belangen der Spoorwegnetten te weren, in de overtuiging dat dit loyaal betrachten van de beste oplossingen voor de collectiviteit er zal kunnen toe bijdragen om de standpunten nader tot elkaar te brengen en tot effectieve resultaten zal kunnen leiden".

0

Nadat in een eerste deel van de memorie is gewezen op de voornaamste aspecten van de huidige toestand, waarbij inzonderheid de nadruk op de bijzondere kenmerken van het vervoer is gelegd, worden er uitvoerige suggesties gegeven aangaande de te nemen maatregelen die in twee groepen worden ingedeeld : die welke op de Spoorweg zelf betrekking hebben en die welke er toe strekken een betere organisatie van het vervoer in het algemeen, de Spoorweg inclus, tot stand te brengen. Die suggesties worden respectievelijk in het tweede en het derde deel van het verslag behandeld.

De Spoorweg heeft dus, in de eerste plaats, het voornemen geen afstand te doen van de belangrijke rol die hij zelf moet vervullen door zijn krachtsinspanningen op het stuk van aanpassing en modernisering, zowel op commerciëel als op technisch gebied, voort te zetten. Ongetwijfeld waarderen de Regeringen deze vaste wil van de Spoorwegnetten om al hun eigen middelen aan te wenden voor hun verdere vernieuwing.

Aan de hand van een nadere omschrijving van deze opvattingen wordt in de Memorie aangedrongen op het feit dat de Spoorweg van morgen, zoveel als doenlijk, de mogelijkheden en de structuur moet hebben van een nijverheids- en handelonderneming die voor haar beheer over een ruime autonomie beschikt en in staat is haar noodzakelijk financieel evenwicht tot stand te brengen. Een dergelijke oriëntering, die trouwens op bepaalde Spoorwegnetten reeds in ruime mate tot ontwikkeling werd gebracht, onderstelt natuurlijk de bijstand van de Hoge Overheid, het moge nu gaan om de maatregelen tot structurele en technische aanpassing van de Spoorweg, om zijn mogelijkheden voor een commerciële activiteit, om de hem te verlenen faciliteiten voor de belangrijke investeringen die hij moet verrichten, ofwel om de opmaking van zijn rekeningen die, dank zij de zogenaamde verrichting van "normalisatie der rekeningen", de werkelijke balans van zijn exploitatie moeten doen uitschijnen.

Doch, zoals er reeds in de eerste regels van het derde deel van de Memorie wordt opgemerkt, zouden de eigen maatregelen van de spoorweg, evenmin trouwens als die welke afzonderlijk voor elke andere vervoerwijze zouden getroffen worden, op zichzelf volstaan voor een natuurlijke verdeling van het verkeer onder de verschillende vervoermiddelen. Door de interpenetratie van die middelen worden inderdaad de gedeeltelijke oplossingen uitgesloten, en om die reden acht men het in de memorie noodzakelijk het debat op een hoger vlak te brengen, waarbij zou worden gezocht naar een "optimaal vervoerstelsel dat een goed gebruik van de middelen voor de collectiviteit mogelijk maakt en dat tegelijk de gebruikers en de vervoerders bevredigt".

Daar ligt het hoogtepunt van het bescheid en zetten de Spoorwegnetten de principes uiteen waaraan zij gehecht zijn. Kortom, zij weren de kunstmatige of autoritaire oplossingen en willen zoveel mogelijk de economische wetten vrij laten spelen. Zij zijn dus van oordeel dat de concurrentie de voornaamste drijfveer moet zijn, doch een concurrentie waaraan bepaalde voorwaarden zijn verbonden, want, zoals in de Memorie wordt verklaard, kan er op dat gebied geen integrale vrijheid gelden wegens de eigen kenmerken van het vervoer en de gevolgen er van. Om de bewoordingen zelf van het bescheid te gebruiken geldt het hier een "gezonde concurrentie" waarvan, in de Memorie, de drie voorwaarden nauwkeurig worden omschreven, namelijk :

- geen enkel der vervoermiddelen dient te beschikken over andere voordelen of bezwaard met andere lasten of verplichtingen dan die welke uit zijn eigen aard voortvloeien : die voorwaarde wordt aangeduid met de benaming van "gelijkmaking van de aanvangsvoorwaarden",
- de gebruiker dient de vrije keuze van de vervoerwijze te hebben in functie van tarieven die rekening houden met de kostprijzen en met de stand van de markt en die het globaal evenwicht van elke onderneming mogelijk maken,
- men dient ten slotte de bezorgdheid voor de collectiviteit speciaal in overweging te nemen,

een en ander zonder uitsluiting evenwel van een bestendige samenwerking van de verschillende vervoerwijzen in het raam van de zogenaamde maatregelen van "technische coördinatie", bij voorbeeld het gebruik van containers en de vervoermiddelen spoorweg.

Op zulk gebied zouden de Spoorwegen op de instemming van de andere vervoerders evenals op die van de industriëlen en de handelaars moeten kunnen rekenen.

In de Memorie plaatst men zich aldus in een geest van ruime mededinging tussen de vervoerwijzen, doch wijst men tegelijk met nadruk op de "noodzakelijke interventie van de Openbare Machten" zonder dewelke men er niet zal in slagen de goede orde te handhaven en de gebruikers te bevredigen. Wat de keuze en het gebruik van de interventiemiddelen der Staten betreft, geeft men in de Memorie de voorkeur aan een zekere gematigdheid waardoor tegelijker tijd twee klippen kunnen omzeild worden : enerzijds, een "laat maar gaan"-politiek die vaste en zeker zou leiden tot wanorde en, anderzijds, een zuiver autoritaire actie die allen, gebruikers en vervoerders, duchten wegens het kunstmatige karakter dat ze zou aannemen.

In een vierde deel van de Memorie wordt er uitvoeriger ingegaan op sommige particuliere problemen, inzonderheid dat van de "coördinatie der investeringen" die zowel op nationaal als op internationaal vlak nodig is om te komen tot een bevredigend volume en een rationele keuze van de belangrijke investeringen die met de ontwikkeling van het vervoer moeten gepaard gaan. Verder wordt er ook gewag gemaakt van het onderzoek van de nieuwe belangrijke feiten, namelijk de snelle expansie van het luchtvervoer en de aanleg van de pijplijnen.

In een vijfde deel worden algemene conclusies weergegeven die overigens zijn opgenomen in een samenvatting van de memorie die terzelfder tijd als de memorie zelf werd gepubliceerd en waarin al de voornaamste elementen er van in een beknopte vorm zijn opgesomd.

0

Aldus opgevat en door een samenhangende synthese van het algemeen probleem van de organisatie en het gebruik van het vervoer te geven, komt het document van de Internationale Spoorwegunie te gelegener tijd. Het verdient met aandacht te worden bestudeerd door al degenen die - en ze zijn in groten getale - belang hebben bij een rationele oplossing van dat probleem. Het verdient ook een ruim gehoor te vinden bij het grote publiek dat daarin een belangrijke medewerking aan een gemeenschappelijk werk van algemeen belang zal zien.
