

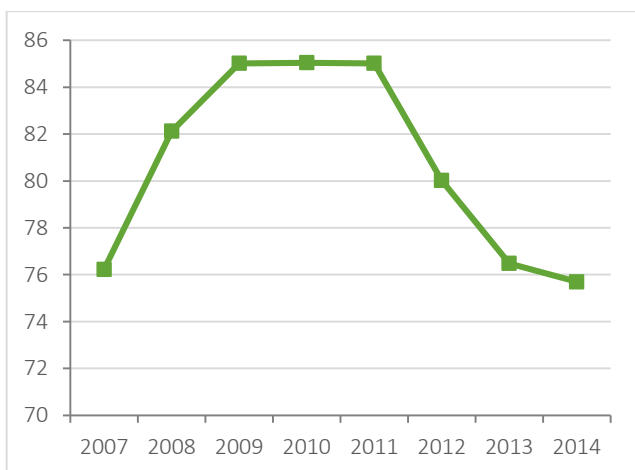
Recente evoluties in de sector van de geregelde diensten – een analyse.

In deze publicatie analyseren we de recente veranderingen in de sector van de geregelde diensten in België. We presenteren de evolutie van het aantal afgelegde kilometers, het aantal VTE's en het omzetcijfer, zowel in Vlaanderen als in Wallonië. Op die manier proberen we een inschatting te maken van de effecten van de besparingsmaatregelen in het openbaar vervoer op de bedrijven en hun werknemers. In wat volgt behandelen we eerst de situatie van de bedrijven die opdrachten uitvoeren voor de VVM. Daarna bespreken we de evoluties voor de bedrijven die werken voor de SRWT-TEC.

1. De situatie in Vlaanderen

De eerste grafiek (Figuur 1) toont ons de evolutie van de kilometers die door privéondernemingen voor rekening van de VVM zijn afgelegd. De analyse spitst zich toe op de geregelde diensten en laat dan ook de kilometers van het schoolvervoer buiten beschouwing.

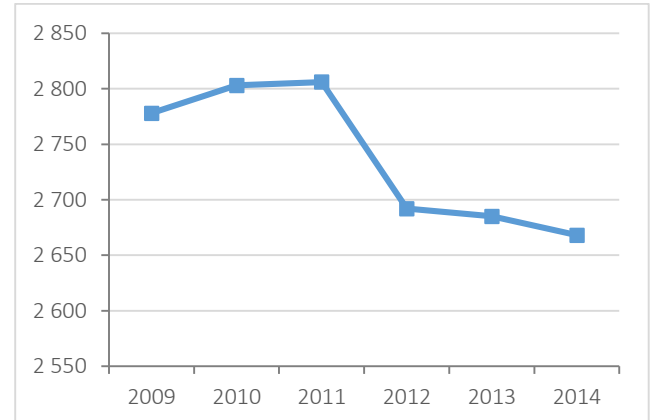
We stellen vast dat tussen 2007 en 2009 het aantal afgelegde kilometers gestegen is tot 85 miljoen per jaar. Dat aantal is ongeveer gelijk gebleven tot in 2011. Sinds 2012 is het aantal kilometers voortdurend gedaald.



Figuur 1: Kilometers afgelegd voor rekening van de VVM (miljoen)

Figuur 2 toont ons de evolutie van de tewerkstelling in de sector. De cijfers stellen het aantal voltijdse equivalenten (VTE's) per 31/12 van het betreffende jaar. Voor 2007 en 2008 zijn deze gegevens niet beschikbaar. We stellen vast dat tussen het einde van 2009 en het

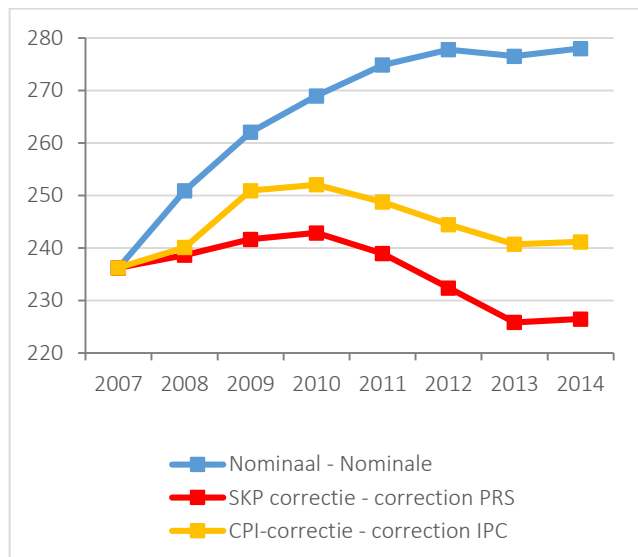
einde van 2011 er nog steeds een lichte stijging van de werkgelegenheid heeft plaats gevonden. Dit terwijl in diezelfde periode het aantal afgelegde kilometers stagneerde. Na 2011 werd er echter een daling ingezet. Tussen eind 2011 en eind 2012 ging ongeveer 4% van de voltijdse equivalenten verloren. De daling werd in de daarop volgende jaren verder gezet, zij het aan een trager tempo.



Figuur 2: VTE's (31/12) tewerkgesteld door de exploitanten van de VVM

Het analyseren van de evolutie van het omzetcijfer is meer gecompliceerd aangezien we rekening moeten houden met de evolutie van het algemene prijsniveau (i.e., de inflatie), en in het bijzonder van de meest relevante kostencomponenten (bijvoorbeeld de dieselprijs). De omzet in nominale prijzen (de blauwe lijn op de grafiek) geeft het omzetcijfer weer in euro's, zonder rekening te houden met de inflatie. Het omzetcijfer gecorrigeerd voor de consumptieprijsindex (CPI, in geel op de grafiek) geeft de evolutie weer die we gehad zouden hebben mocht het algemene prijsniveau

constant gebleven zijn tussen 2007 en 2014. Ten slotte geeft het omzetcijfer gecorrigeerd voor de evolutie van de standaardkostprijs (SKP, rood op de grafiek) de evolutie omzet weer onder de hypothese dat de SKP (zoals berekend en gepubliceerd door de FBAA) over diezelfde periode onveranderd gebleven zou zijn.



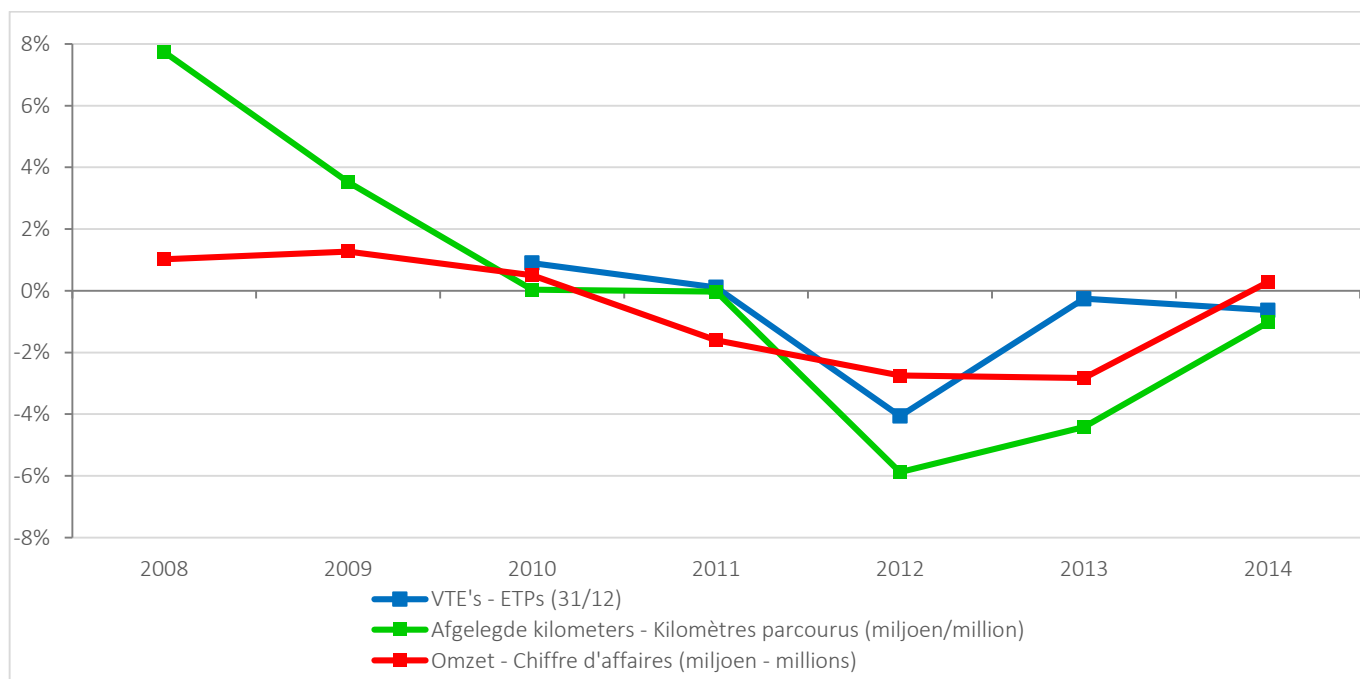
Figuur 3: Omzetcijfer van de exploitanten van de VVM (miljoen euro's)

Als we naar de evolutie in nominale prijzen kijken zien we een constante stijging, met uitzondering van 2013. Wanneer we dit cijfer corrigeren voor de evolutie van de inflatie krijgen we echter een volledig ander beeld. Tot

2010 blijft de omzet stijgen. Daarna krijgen we echter een daling tot in 2013. Tussen 2013 en 2014 kunnen we spreken van een quasi-stabilisatie.

Met andere woorden, na de verhoging van het omzetcijfer in nominale prijzen na 2010 gaan twee tegengestelde evoluties schuil. Aan de ene kant is er de verhoging van het algemene prijsniveau, en voornamelijk van de brandstofprijzen, die tot een indexatie van de contracten heeft geleid om de gestegen kostprijs van de organisatie van het vervoer te compenseren. Aan de andere kant hebben de ondernemers hun omzetcijfer in reële termen zien verminderen, net zoals het aantal afgelegde kilometers en tewerkgestelde chauffeurs. Het omzetcijfer gecorrigeerd voor de evolutie van de SKP is dan ook de beste indicator van de reële economische evolutie in de sector.

Op figuur 4 wordt de jaarlijkse groei van de tewerkstelling, het omzetcijfer (SKP correctie) en de afgelegde kilometers weergegeven. Een eerste vaststelling is dat de evolutie van de drie indicatoren min of meer parallel verloopt. Echter, zowel de groei tot in 2010 als de krimp in de daaropvolgende jaren is sterker voor het aantal afgelegde kilometers dan voor de omzet. Een reductie of verhoging in kilometers wordt blijkbaar niet gevolgd door een proportionele verhoging of verlaging van het omzetcijfer.



Figuur 4: Jaar-op-jaar groei (exploitanten van de VVM)

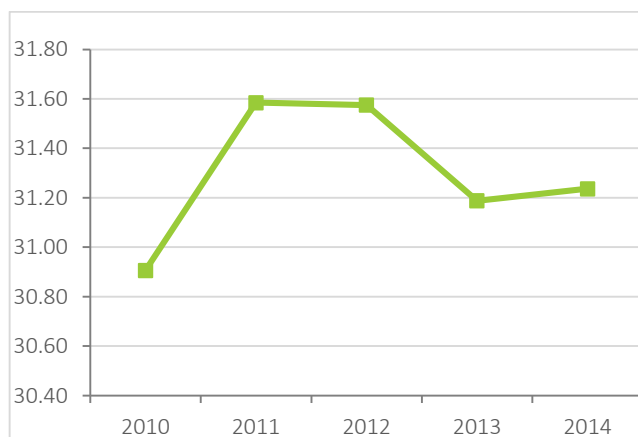
Deze vaststelling laat zich verklaren door de structuur van de kostprijs van een autobusexploitatie: aangezien slechts een deel van de kosten variabel is, en aangezien een vermindering van de afgelegde kilometers vooral een vermindering van de variabele kosten met zich mee brengt, is het logisch dat een aanpassing aan de kilometers slechts gedeeltelijk wordt gevolgd door een aanpassing van het omzetcijfer.

Samengevat, de economische crisis heeft duidelijk een effect gehad op de bedrijven die voor de VVM werken. De groei in de sector is abrupt gestopt in 2010. De daarop volgende jaren heeft de besparingspolitiek in het openbaar vervoer tot een vermindering van de gereden kilometers, de reële omzet en de tewerkstelling geleid.

2. De situatie in Wallonië

Figuur 5 toont de evolutie van de afgelegde kilometers door de exploitanten van de verschillende TEC's tussen 2010 en 2014 (voor de SRWT gaan onze cijfers slechts terug tot 2010). Net zoals bij de Vlaamse cijfers wordt het schoolvervoer buiten beschouwing gelaten.

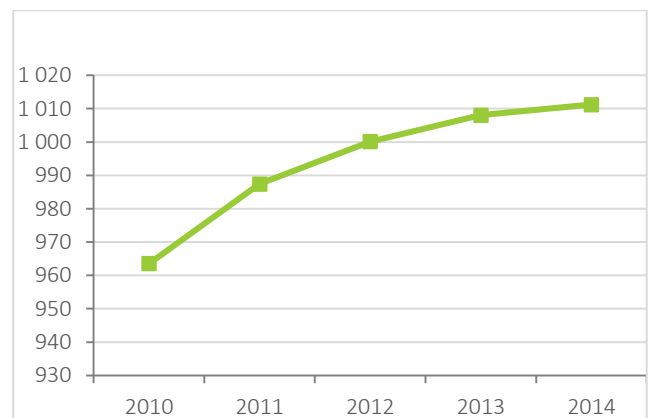
Tussen 2010 en 2011 is het aantal afgelegde kilometers verder gestegen. Tussen 2011 en 2012, en vooral tussen 2012 en 2013 stellen we een daling vast. Op het einde van 2014 werd opnieuw een lichte stijging vastgesteld.



Figuur 5: Kilometers afgelegd voor rekening van de SRWT (miljoen)

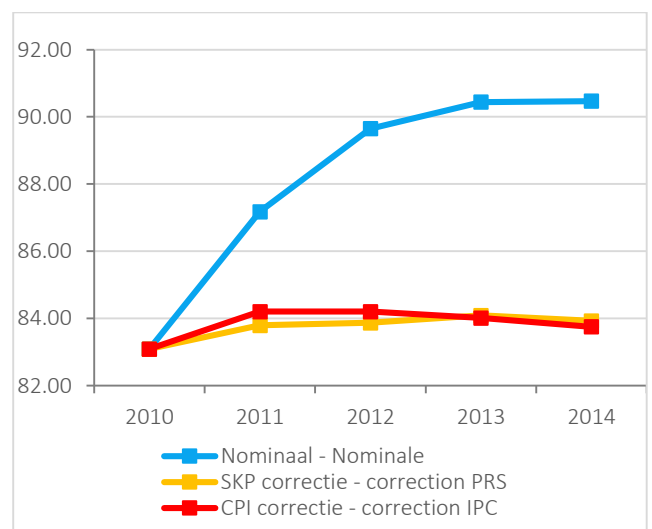
In tegenstelling tot de VVM beschikt de SRWT niet over betrouwbare cijfers met betrekking tot het aantal VTE's dat door de exploitanten in het kader van hun opdracht voor de TEC's tewerkgesteld wordt. Om toch een idee te krijgen van deze evolutie hebben we een schatting gemaakt. We baseren ons daarvoor op de evolutie van het voertuigenpark van de exploitanten. Daarnaast maken we gebruik van de resultaten van een enquête bij

enkele ondernemers naar het aantal VTE's dat gemiddeld genomen tewerkgesteld is per voertuig. Onze schatting gaat ervan uit dat het gemiddeld aantal tewerkgestelde VTE's per voertuig gedurende de volledige periode constant gebleven is op 1.59. Het is echter helemaal niet ondenkbaar dat deze factor gedurende de bestudeerde periode gewijzigd is, waardoor de resultaten met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd dienen te worden. Hoe dan ook reflecteert de evolutie zoals ze op figuur 6 is afgebeeld vooral de evoluties van het aantal voertuigen in de sector.



Figuur 6: Schatting van het aantal VTE's

We stellen vast dat, in tegenstelling tot de afgelegde kilometers, het geschatte aantal tewerkgestelde VTE's voor de volledige duur van de bestudeerde periode is blijven groeien.



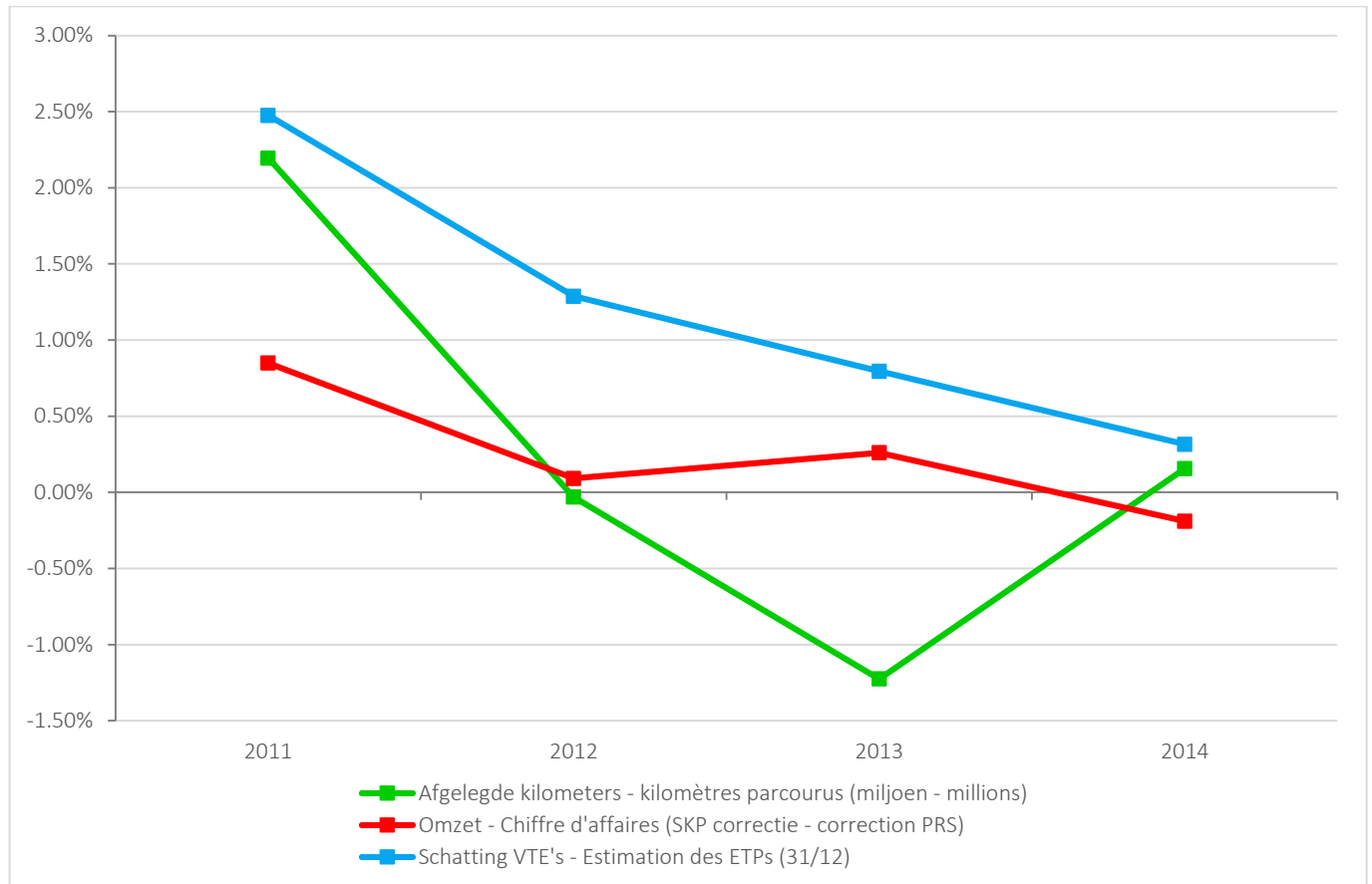
Figuur 7: Omzetcijfer van de exploitanten van de SRWT (miljoen euro's)

Figuur 7 geeft de evolutie weer van het omzetcijfer. In nominale termen zien we een constante stijging tussen 2010 en 2014. In reële termen blijft die stijging echter

beperkt tot de periode 2010-2011. Daarna is het reële omzetcijfer ongeveer stabiel gebleven.

De groeivoeten zoals ze worden getoond in Figuur 8 geven een goede samenvatting van de bevindingen. Tijdens de bestudeerde periode is de sector geconfronteerd met een belangrijke vertraging van de

groei. Wat het aantal afgelegde kilometers betreft, is er zelfs een daling zichtbaar tussen 2012 en 2013. Wat het omzetcijfer betreft ten slotte stellen we min of meer een stagnatie vast sinds 2012. Het geschatte aantal tewerkgestelde VTE's is tijdens de volledige periode echter blijven aangroeien.



Figuur 8: Jaar-op-jaar groei (exploitanten van de SRWT)