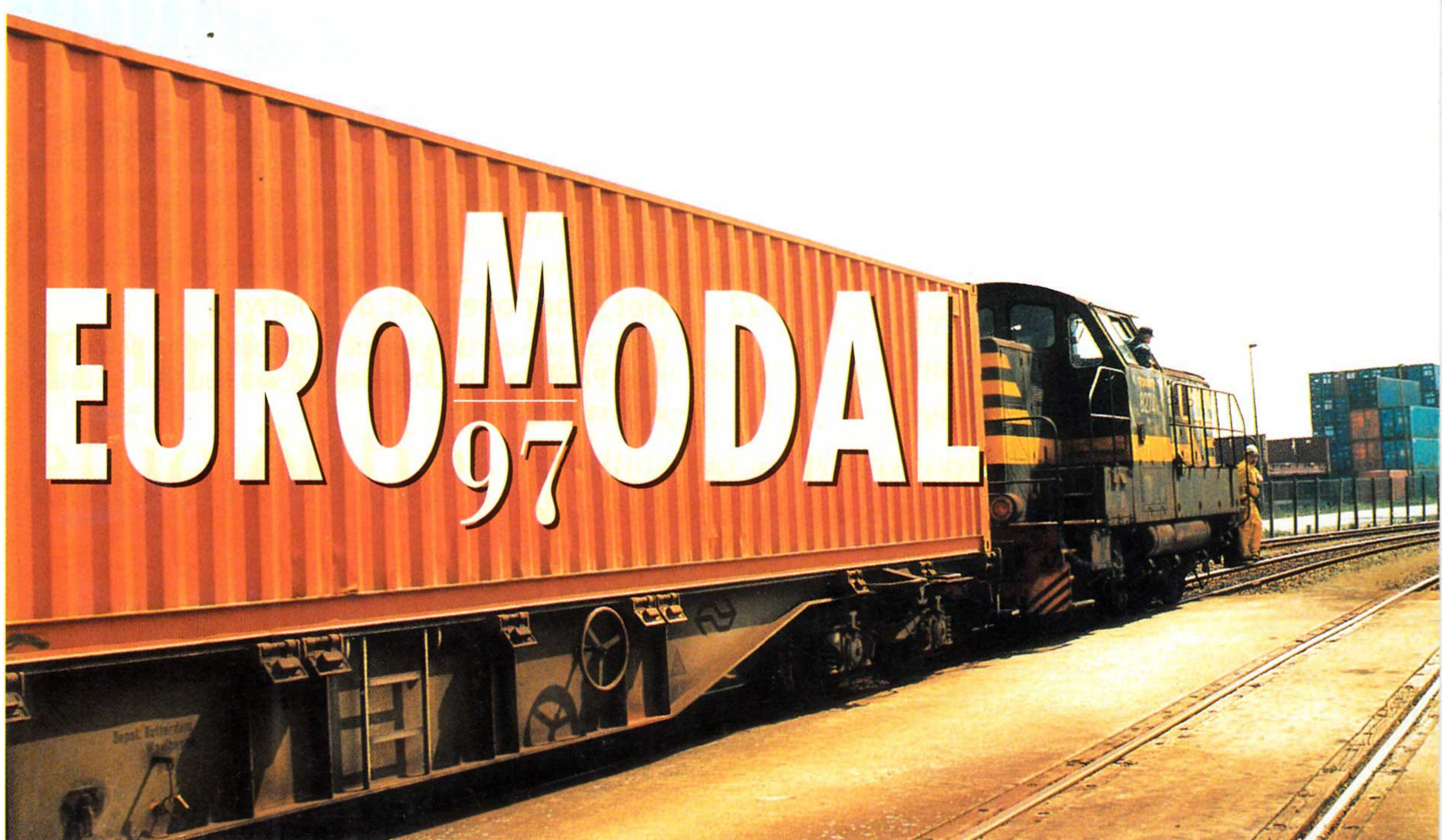


B-CARGO news

Driemaandelijks
3/97



B-Cargo News is het contactblad van de NMBS voor haar goederenklanten.

Verantwoordelijke uitgever:

Chr. Van Rijckeghem
Frankrijkstraat 85
1060 Brussel

Foto's: NMBS

Tot uw dienst: B-CARGO

Centrale diensten

1060 BRUSSEL
Frankrijkstraat 85
Tel. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

In uw streek

1060 BRUSSEL
Frankrijkstraat 85
Tel. 02/525 26 24
Fax 02/525 46 35

2600 BERCHEM
Wapenstilstandlaan 47
Tel. 03/272 07 22
Fax 03/236 93 31

4000 LIEGE
87 boulevard de la Sauvenière
Tel. 04/223 63 13
Fax 04/221 26 44
Telex 42 655

6000 CHARLEROI
1 quai de la Gare du Sud
Tel. 071/60 23 60 - 60 23 87
Fax 071/60 23 92

8000 BRUGGE
Stationsplein 2
Tel. 050/38 81 64
Fax 050/38 18 80

9000 GENT
Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tel. 09/241 23 61
Fax 09/241 23 67

In het buitenland

BASEL - Tel. 41 61/27 27 285
PARIS - Tel. 33 1/46 07 56 70
KÖLN - Tel. 49 221/13 47 61

Inhoud



Dossier

3 Dossier gecombineerd vervoer: Euromodal '97.

In het kader van SITL gaven de verantwoordelijken van de Europese spoorwegmaatschappijen, wegtransporteurs en terminaloperators elkaar op 19 maart in Parijs rendez-vous tijdens Euromodal '97. Een stand van zaken van het gecombineerd vervoer: van ideologie naar economische efficiëntie met getuigenissen van Interferry en TRW.

8 SITL:

Uiteraard mocht B-Cargo niet ontbreken op de 14de 'Semaine Internationale du Transport et de la Logistique' van 18 tot 21 maart 1997 in Parijs. EdiCargo was er de blikvanger.

10 B-Cargo in 1996

Dat het goederenvervoer per trein in volle beweging is, blijkt uit de jaarcijfers van 1996.

Dossier

12 EdiCargo: de informatica-trein staat niet stil.

Als eerste in Europa ontwikkelde B-Cargo een eigen programma, die de klanten toelaat hun vrachtbrief elektronisch op te stellen. Tijdwinst en kosten-besparing zijn maar enkele van de voordelen. Ondernemingen Lhoist en Amoco getuigen hoe het werkt in de praktijk.

16 Dienst naverkoop: facturatie

De facturatie is één van de belangrijkste elementen uit de naverkoopdienst. U verneemt alles wat u altijd al had willen vragen in dit verband.

18 Italiaanse vloeren... maatwerk op het spoor

Dankzij de kwaliteit van de logistieke service die B-Cargo haar klanten aanbiedt, kunnen Italiaanse tegels snel doordringen op de Belgische markt.

20 "All in" verkoopformule voor Nordwaggonpool

B-Cargo beschikt voortaan over een pool van 1.230 gespecialiseerde spoorwagens, waardoor B-Cargo haar klanten een all in -formule tot de mogelijkheden behoort.

22 Het spoor overdekt de snelweg

B-Cargo vervoerde meer dan 700 betonnen balken naar Parijs voor het overdekken van een stuk autosnelweg in de stadzone.



EUROMODAL '97

**Gecombineerd
vervoer:
van theorie naar
economische
efficiëntie**

Op woensdag 19 maart 1997 gaven de verantwoordelijken van de Europese spoorwegmaatschappijen, wegtransporteurs en terminaloperators elkaar in Parijs rendez-vous voor de 4de editie van Euromodal. Tijdens de openingsconferentie en vier workshops werden de uitdagingen en toekomstmogelijkheden van het gecombineerd spoor/wegvervoer uitvoerig belicht. Onder meer Eric Peetermans, afdelingshoofd van het gecombineerd vervoer bij B-Cargo, gaf als UIC-vertegenwoordiger een uiteenzetting over de spoorwegvisie terzake. B-Cargo News noteerde enkele opmerkelijke uitspraken.



EUROMODAL '97

Interferry: “Investerings in gecombineerd vervoer van het grootste belang”

Met het oog op de activiteitengroei inzake gecombineerd spoor/wegvervoer, nam Interferry recent de terminals Cirkeldyck (Antwerpen) en Farman (Gent) in gebruik. Adjunct-directeur Wilfried Moons: “Gecombineerd vervoer heeft stimulansen nodig door middel van investeringen in terminals en nieuwe treinproducten.”

Interferry met als huidige aandeelhouders de NMBS, Ferry Boats en Intercontainer/Interfrigo werd in 1966 opgericht om maritieme containers naar en van de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge per spoor te vervoeren. Inmiddels behoort ook continentale trafiek van containers, wissellaadkisten en opleggers tot de activiteiten van deze treinoperator en Belgisch ICF-agent. “Het aandeel van gecombineerd vervoer in de haven van Antwerpen was tot voor kort erg laag. Het aandeel schommelde de voorbije jaren rond de 5 à 6%. In 1996 bedroeg dit 7 à 8% van het totale containertransport, terwijl 15% minimaal tot de mogelijkheden moet behoren. De stijging is ondermeer te danken aan de opening in augustus 1996 van de Cirkeldyck-terminal, gelegen aan het

Delwaidedok. De terminal heeft een verbeterd treinaanbod en is onder meer rechtstreeks verbonden met Zwitserland, Italië en Spanje via het Express Quality Net van ICF, met München via de Bavaria Express, met het GOS via de Strela, met Duisburg, Athus en Lille via het North European Netwerk en met Rotterdam via de Delta Express en de Port Express. De investeringen beantwoordden duidelijk aan een behoefte, en sindsdien verdubbelde het gecombineerd vervoer in de zone rond het Delwaidedok. De portaalkraan zit nu vaak tegen haar limiet van 650 containers per dag. Volgend voorjaar komt er een tweede kraan zodat de totale capaciteit stijgt van 80.000 naar 120.000 units. Vermits het moment waarop ook de Zomerweg-terminal de maximale capaciteit bereikt (140.000

Na Brussel in 1990, Kopenhagen in 1992 en Amsterdam in 1994 organiseerde de Groep Gecombineerd Vervoer van de Internationale Unie van Spoorwegmaatschappijen (UIC) op woensdag 19 maart 1997 voor de vierde keer Euromodal. De internationale conferentie voor gecombineerd vervoer vond deze keer plaats in Parijs, in het kader van SITL (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique). De groeiende overheidsbelangstelling voor gecombineerd vervoer - ingegeven door verkeerstechnische en milieumotieven - werd geïllustreerd door het patronaatschap van de Franse staatssecretaris voor Transport Anne-Marie Idrac en Europees Commissaris voor Transport Neil Kinnock.

Realistische groei

De Euromodal-deelnemers kregen een uitvoerig marktbeeld van het gecombineerd vervoer (GV) voor-

gescheteld. Een samenvatting. Tijdens de eerste Euromodal in 1990 werd een verdriedubbeling van het GV tegen de eeuwwisseling voorspeld. Iedereen weet dat het niet zo'n vaart liep. De euforische prognoses van het eerste uur - ingegeven door de comfortabele Amerikaanse situatie (zeer lange afstanden, weinig of geen interferentie op de lijnen door personenverkeer, ...) - zijn inmiddels getemperd tot meer realistische groeivoorzichten. Eric Peetermans: "In 1984 haalde het GV 70 miljoen ton, in 1994 145 miljoen ton. Een gemiddelde jaarlijkse groei van 7,5%. De eerder langzame groei is deels te wijten aan de talrijke reorganisaties die de spoormaatschappijen momenteel doormaken. Toch vormt het GV gemiddeld zo'n 15 tot 25% van het totale goederenverkeer van de spoorwegmaatschappijen. Voor B-Cargo is dat 22% of 1,6 miljard ton-km. Een verdere groei ziet B-Cargo vooral komen door een intensieve samenwerking met de andere partners in de vervoersketting, zoals de termi-



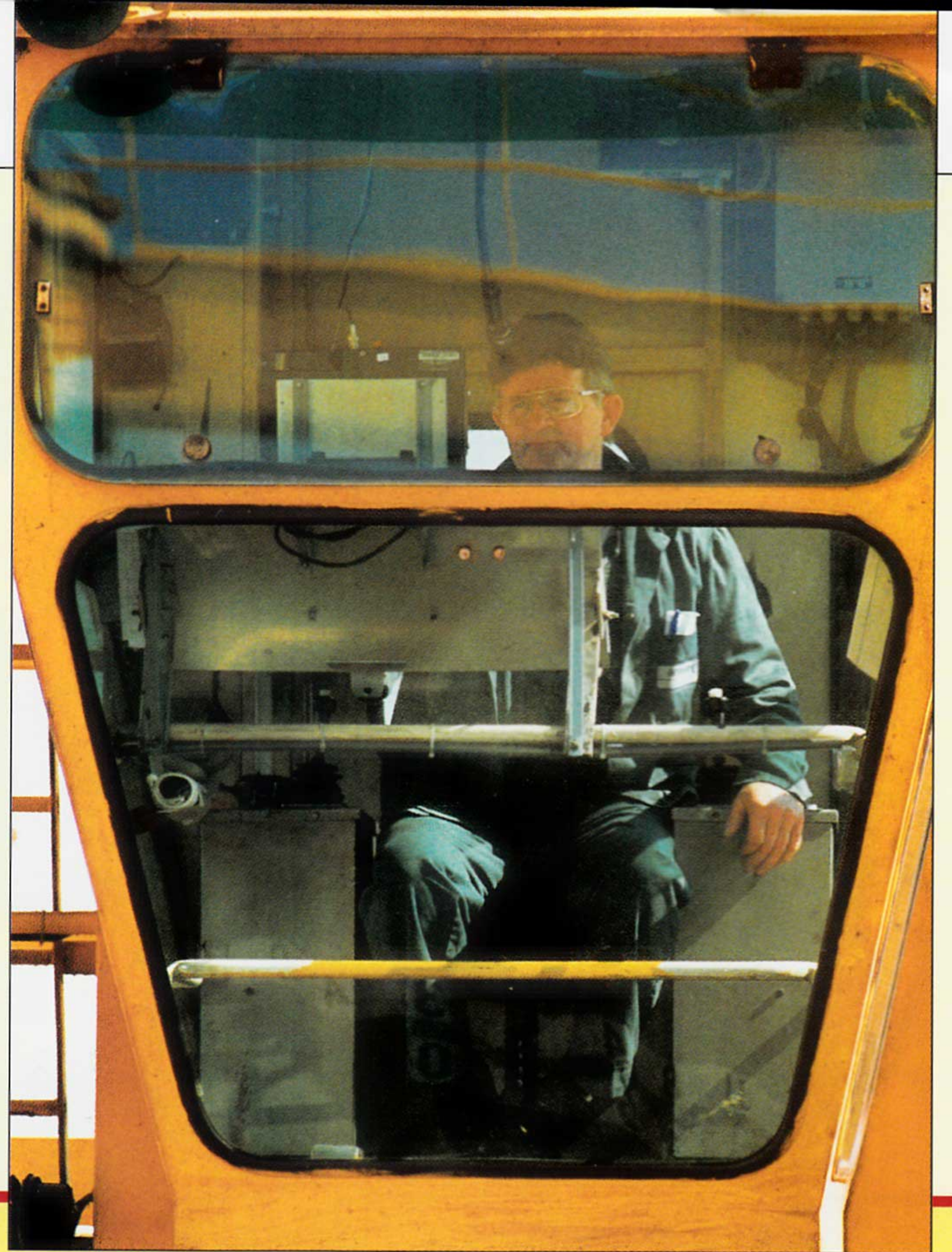
units) niet meer zo ver af ligt, wordt reeds aan een volgende terminal gedacht."

Globale transportpolitiek

Ook inzake gecombineerd vervoer komt het er volgens Wilfried Moons op aan om de vragen van de markt met de gepaste oplossingen te beantwoorden, wat niet evident is. "Enerzijds zijn verschillende Europese spoorwegnetten in een reorganisatieproces, anderzijds is er de komst van nieuwe treinoperatoren. Dit maakt dat verschillende partijen hun weg aan het zoeken zijn en er geen lange-termijnpolitiek wordt gevoerd, wat de klant nochtans vraagt. Voor een echte doorbraak is daarenboven een globale Europese en nationale vervoerspolitiek nodig, zodat de transportmarkt harmonischer wordt. Enkel indien alle transportmodi op gelijke voet geplaatst worden, is een optimalisatie van de onontbeerlijke samenwerking tussen de spoorwegen en de andere partners in de vervoersketting mogelijk."

Gecombineerd transport: van theorie naar economische efficiëntie

naloperatoren." Hoe dan ook, iedereen is het er over eens dat er wel degelijk een toekomst is weggelegd voor het GV, gezien de overvolle Europese wegen en de toenemende zorg voor energie en milieu. De voorlopige grootste moeilijkheid blijkt de kostendekking te zijn. UIC-voorzitter Stig Larsson: "Spoorverkeer vergt nu eenmaal grote investeringen voor infrastructuur. Op de een of andere manier zouden de hogere marginale kosten van het wegverkeer (hogere belasting voor het milieu en energiekosten) in het prijskaartje moeten verrekend worden."



EUROMODAL '97

TRW: investeren in de toekomst

TRW werd in 1965 opgericht door een aantal wegtransporteurs die samen met de spoorwegen een nieuw concept uitwerkten: het complementaire gebruik van het spoor en weg. Vanuit acht Belgische terminals realiseerde TRW met 73 medewerkers in 1996 het transport van 300.000 T.E.U., goed voor een omzet van ruim 2,3 miljard frank. Volgens Chief Executive Luc Mikolajczak heeft gecombineerd vervoer wel degelijk een mooie toekomst voor de boeg, mits enkele te vervullen voorwaarden.

Volgens Luc Mikolajczak zijn de intrinsieke voordelen van gecombineerd vervoer weg/rail legio. "Het spoor is zeer geschikt voor het transport van grote hoeveelheden over langere afstanden. De aan- en afvoer tussen de gespecialiseerde terminals en de klanten gebeurt door flexibel wegverkeer. Ook laten de reglementen terzake een grotere belasting per laadeenheid - tot 44 ton - toe. Transporteurs kunnen dus meer goederen vervoeren met minder personeelskosten en minder investeringen." Zoals bekend ontlast het gecombineerd vervoer bovendien in aanzienlijke mate het overvolle Europese wegennet en veroorzaakt het minder milieulast. "Voor eenzelfde transportprestatie vergt spoorvervoer maar een kwart van de energie die het wegtransport nodig heeft. Per dag legt TRW 25 treinen in, wat jaarlijks ruim 150.000 vrachtwagens van de weg houdt," aldus Luc Mikolajczak.



Gefragmenteerde markt

Volgens directeur-generaal Helmut Draxler van de Oostenrijkse spoorwegen OBB moet de markt gestroomlijnd worden. "Eigenlijk zijn er teveel spelers op het veld. Van de 1.200 Europese terminals genereren er een 100-tal zowat alle business, 100 routes van de ruim 500 zetten 80% van het transportvolume om. De klant stuurt ook aan op 'one stop shopping', één contactpersoon voor het gehele transportproces." Ook John Padalino van de Amerikaanse nieuwkomer op de Europese markt NDX vindt dat "de markt erg gefragmenteerd wordt aangepakt. Iedereen gooit zich te pas en te onpas op het GV." Het feit dat in Amerika 2 miljoen TEU aanzien wordt als een minimaal break-even point voor een operator, spreekt boekdelen. Bovendien nam de concurrentie sinds het opengooien van de Europese grenzen nog toe op de vervoersmarkt, waarbij de transportprijzen onder druk komen

te staan. Armand Toubol, directeur Fret SNCF: "Het GV is goed voor 25% van ons transportvolume, maar vormt slechts 12% van onze omzet."

Betrouwbare dienstverlening

Jacques Reinquin, directeur logistiek van Hoechst, verwacht "als zeer geïnteresseerde maar kritische klant, een doorzichtige kostenstructuur, een eenvoudige administratieve afhandeling, een goede informatiedoorstroming en bovenal een snelle en betrouwbare dienstverlening. Volgens voorzitter Werner Külper van het IURR (International Union of Rail/Road Combined Transport, de organisatie die de GV-terminaloperatoren verenigt), wordt hierbij in de toekomst veel verwacht van de 'European Freight Freeways', snelle verbindingcorridors zoals de lijn Rotterdam-Antwerpen-Milaan. De grote uitdaging hier is het

Drie voorwaarden

Men kan dus logisch veronderstellen dat het gecombineerd vervoer een grootse toekomst voor zich heeft. Daartoe moeten volgens Luc Mikolajczak wel een drietal voorwaarden vervuld worden.

"Vooreerst moeten de klanten absoluut kunnen rekenen op een tijdige aankomst. Daartoe zou de betrouwbaarheid van de

spoorwegen moeten worden geoptimaliseerd. Ten tweede zijn de transporttarieven globaal gezien te laag. De laatste jaren zijn de prijzen van het wegverkeer 15 tot 20% gedaald. Die tarievenoorlog moet genormaliseerd worden. Hogere transportprijzen laten nieuwe investeringen om het vervoer per spoor heropwaarderen. Tenslotte zou de commerciële

snelheid van het spoor moeten stijgen. Momenteel is de gemiddelde snelheid 66 km/uur, wat vergelijkbaar is met het wegtransport. Indien we in staat zouden zijn die op te trekken tot 80 km/uur, slaat het spoorvervoer een onoverbrugbare kloof." Dat TRW alvast in de toekomst gelooft, bewijzen de recente investeringen. Sinds januari 1997 is het interactieve informatiesysteem IRIS (Intermodal Rail Information System) operationeel en werd een nieuwe treinverbinding naar Portugal en Spanje ingelegd. Tevens overweegt TRW de aanschaf van 100 multifretwagens, een investering van 216 miljoen frank. Voor het 3de kwartaal van 1998 is de verhuis naar de Brusselse voorhaven gepland, een project in samenwerking met de eerste stuwadoorn in Brussel Smet S.A., de Haven van Brussel en het Brussels Gewest.



Gecombineerd transport: van theorie naar economische efficiëntie

vinden van 'slots', om als goederentrein ongehinderd tussen het persontreinverkeer te laveren. In dit opzicht zou door de overheid een duidelijke keus moeten gemaakt worden om goederenverkeer prioriteit te geven tegenover het personenverkeer."

Uit het B-Cargo jaarverslag 1996

Inzake gecombineerd vervoer spitst B-Cargo zich in het bijzonder toe op twee marktsectoren:

- Sneltransport van zeer grote hoeveelheden maritie-

me containers tussen de havens onderling en tussen de havens en hun hinterland. Vooral in het licht van de korter wordende aanlegtijden van steeds grotere schepen in een beperkt aantal havens, wordt deze vervoersvorm een strategisch wapen in de concurrentiestrijd. Momenteel rijden tussen Antwerpen en Zeebrugge minimaal 3 'Railbarge'-treinen per week in beide richtingen. De Delta-Express en Port-Express verzorgen dagelijks drie treinverbindingen tussen de haventerminals in Antwerpen en Rotterdam.

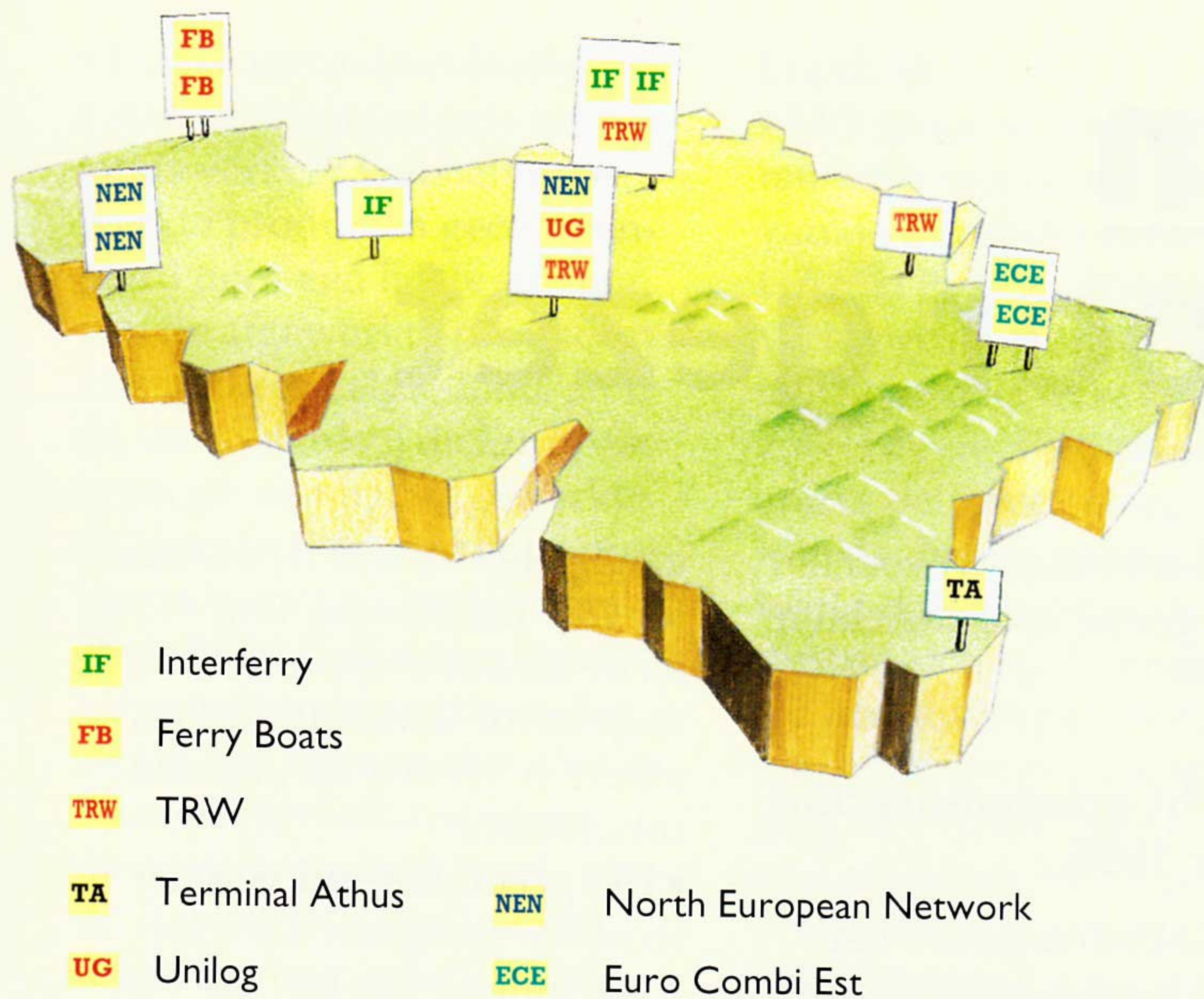
- Vervoer op middellange en lange afstanden van containers, wissellaadkisten en opleggers tussen landterminals. De bestaande 'Hub-and-Spoke' organisatie-schema's van TRW (Cortax) en Intercontainer (ICF Quality Net) worden voortdurend aangepast aan de evolutie van het verkeer. Vooral in verband met Frankrijk, Spanje en Italië beschikken de klanten over een performant en betrouwbaar exploitatienet. Ook de

14^{DE} EDITIE SITL IN PARIJS

EdiCargo was blikvanger op B-Cargo stand

Van 18 tot en met 21 maart 1997 vond de 14de 'Semaine Internationale du Transport et de la Logistique' (SITL) plaats in het nieuwe tentoonstellingspark van Paris-Nord Villepinte. Het team van de Parijse B-Cargo vertegenwoordiging stond in voor het onthaal van ruim 200 klanten in de B-Cargo stand. Die hadden bijzondere interesse voor het elektronische pakket EdiCargo.





installaties in Muizen werden verder uitgebreid, dat steeds meer fungeert als binnelandse 'hub'-draaischijf met toegang tot alle systemen van het intermodaal verkeer. In 1996 werd Muizen aangesloten op de Ardennen-shuttle Rotterdam-Muizen-Athus, op het North European Network en op het CNC-netwerk Rotterdam-Muizen-Rijssel. Voorts werd op 26 juni 1996 de nieuwe Interferry-terminal Cirkeldyck, ten zuiden van het Delwaidedok in Antwerpen in gebruik genomen, werd de containerterminal Farman in Gent geopend en is de door Scheldecontainer Terminal Noord uitgebate Scheldecontainerterminal begin 1997 operationeel.

Met 600 exposanten op een totale expositieruimte van 32.000 m² en 25.000 professionele bezoekers, is SITL de grootste vakbeurs inzake transport en logistiek in Europa. In het kader van de 14de editie van SITL werd op woensdag 19 maart 1997 tevens Euromodal '97 georganiseerd (zie voorgaande pagina's).

Partner van Belgische havens

Uiteraard mocht B-Cargo niet op SITL ontbreken. De stand in paleis 6 van het expositiepark Paris-Nord Villepinte werd bemand door het vaste Parijse B-Cargo team. Naast vertegenwoordigingshoofd Richard Servais zijn dat B-Cargo vertegenwoordiger Michel Marteau, commercieel medewerker Jean-Pierre Raty en logistiek coördinator Gilbert Gayout. Michel Marteau: "Wat onze aanwezigheid in Frankrijk betreft, verzorgt B-Cargo hier maximale steun aan de Franse verladers die het Belgische spoornet gebruiken. Dat betekent dus vooral expeditie voor heel Europa en natuurlijk ook verbindingsverkeer van en naar de Belgische havens. Heel wat Franse firma's verkiezen Belgische havens omwille van het aantal regelmatige vaarten en de snelle en efficiënte handling. In dat opzicht is de B-Cargo vertegenwoordiging in Parijs in

zekere zin ook een Belgische 'maritieme antenne'. Staal- en metaalproducten, landbouw- en voedingsproducten, scheikundige producten en meststoffen vormen een aanzienlijk aandeel van het transportvolume. Uiteraard vereisen de buitengewone transporten ook een nauwe samenwerking en een speciale opvolging."

Competitieve service

De B-Cargo stand op SITL mocht ruim 200 klanten verwelkomen. "Met producten als Eurail Cargo en EdiCargo bewijst B-Cargo over een moderne en competitieve service te beschikken. Vooral de voortrekkersrol inzake de integratie van informatica die B-Cargo op Europees vlak speelt, verraste velen aangenaam," aldus Michel Marteau. "B-Cargo telt een aantal buitenlandse agentschappen. De aanwezigheid van B-Cargo op evenementen als SITL is erg belangrijk om onze internationale activiteiten verder te ontwikkelen. Het dagelijkse contact met onze buitenlandse klanten helpt ons ook de vinger aan de pols te houden inzake de reële marktbehoeften. Dit stelt ons in staat het juiste advies te verstrekken en sneller de gevraagde prijs en service te verlenen."

Bezoekersprofiel SITL

De bezoekers aan SITL komen uit diverse sectoren. De belangrijkste zijn:

- Distributie: 22%
- Agro-voeding: 20%
- Informatica: 14%
- Chemie: 13%
- Industriële goederen: 12%

Nieuw elan op het spoor gezet

In 1996 overschreden de activiteiten van B-Cargo een transportvolume van 57 miljoen ton goederen, goed voor een omzet van ruim 11 miljard frank. De verbetering van de economische conjunctuur in de tweede helft van 1996, deed zich vanaf september voelen in een duidelijke heropleving van het spoorverkeer, in het bijzonder in de sectoren van de petroleumproducten, meststoffen en auto's. Ook de ontwikkeling van het verkeer richting Centraal- en Oost-Europa is opvallend.

De waardestijging van de dollar tegenover de Europese munten en de blijvend lage inflatie en rentevoeten bezorgden de Europese industrie een licht verbeterde concurrentiekracht. Samen met het langzame herstel van het consumentenvertrouwen zorgde dit vooral in de tweede jaarhelft van 1996 voor een economische opleving (1,8% economische groei). De gevolgen voor het spoorvervoer bleven niet uit. Na een eerder middelmatige eerste jaarhelft - onder meer te wijten aan een dalende activiteit in de zware industrie en de overgang naar elektrische ovens bij staalproductie - kende het spoorvervoer vanaf september een heropleving, vooral in de petroleum-, meststoffen- en autosector. Gecombineerd met de heroriëntering van de B-Cargo dienstverlening (onder meer inzake transport gepalettiseerde goederen, nieuwe terminals

voor gecombineerd vervoer, ...) geeft dit goede vooruitzichten voor 1997.

Overzicht goederenspoorvervoer 1996

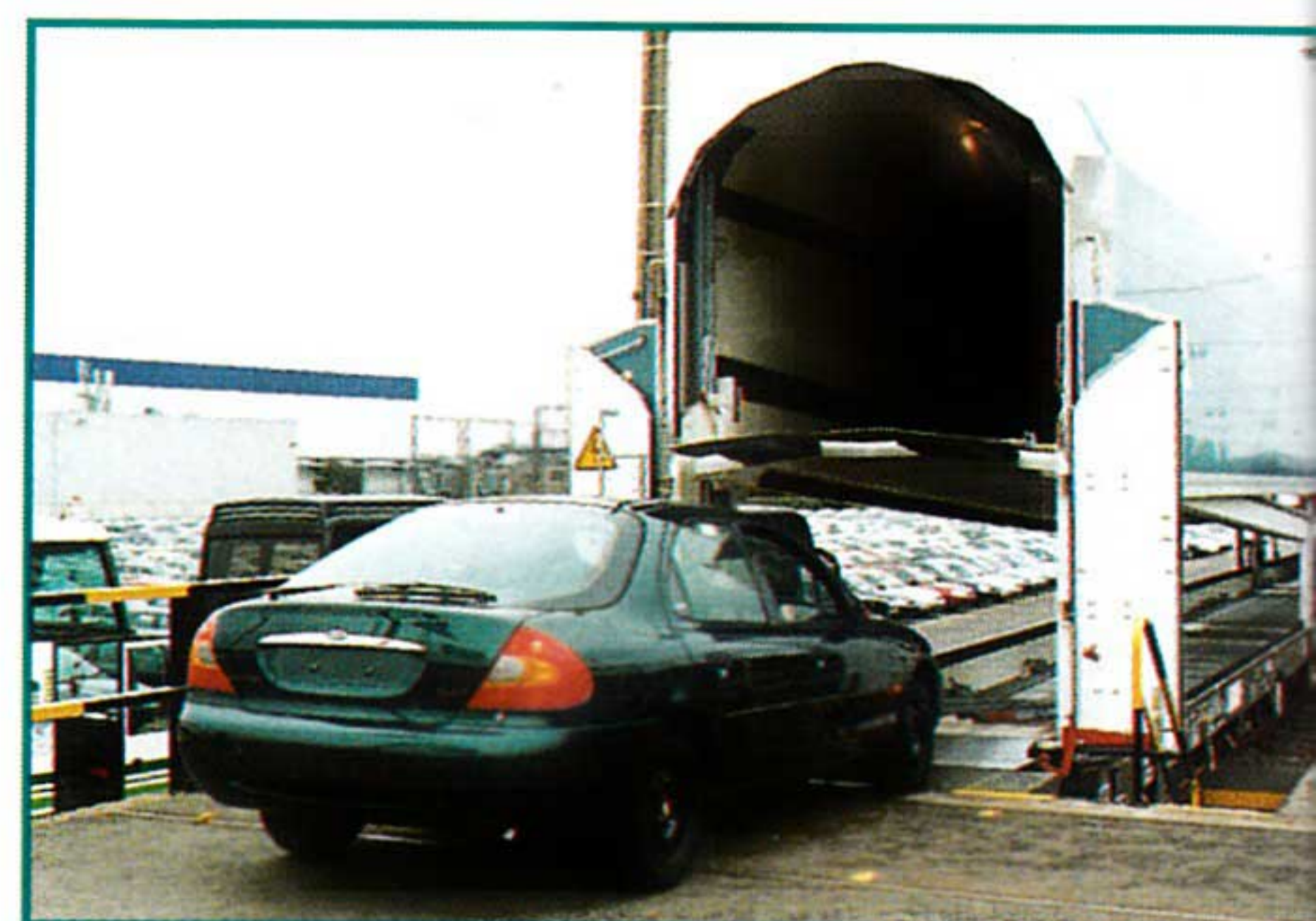
- In totaal bedroeg voor het jaar 1996 het goederenverkeer bij wagenladingen 57,1 miljoen ton of 7,244 miljard ton-km. De omzet beliep 11,06 miljard frank. De gemiddelde rit van een ton goederen bedroeg 127 km, per treinrit werd gemiddeld 414 ton vervoerd. Van de verrichtte 7,244 miljard ton-km komt 30,6% voort uit het binnenlands verkeer, 22,5% uit de invoer, 37,4% uit de uitvoer en 9,5% uit het transitverkeer.
- De lichte daling van het aantal ton-km (-0,6%) is volledig toe te schrijven aan de transportactiviteiten met betrekking tot de zware industrie (4,191 miljard ton-km, -4,7%), te verklaren door het dubbele effect van de daar geldende conjuncturele en structurele situatie. Vooral ijzerertsen moesten met 741 vervoerde miljoen ton-km fors inleveren (-25,5%). Deze gevoelige achteruitgang werd evenwel gemilderd door het sterk gestegen transport van petroleumproducten (511 miljoen ton-km, +16%).
- Het transport voor de lichte industrie ging met 6,6% vooruit tot 1,447 miljard ton-km. Enkel de subsector van voedingswaren en veevoeders ging hier met 2,6% achteruit tot 197 miljoen ton-km. In alle andere subsectoren van de lichte industrie werd vooruit-

gang geboekt, met de autosector (281 miljoen ton-km, +15%) en de landbouwproducten (152 miljoen ton-km, +10,5%) als meest in het oog springende uitschieters.

- Het gecombineerd vervoer tenslotte steeg met 4,8% tot 1,606 miljard ton-km (zie ook kaderstukje in minidossier Euromodal '97 in deze editie van B-Cargo News).

Enkele commentaren

- Inzake *vaste brandstoffen* dient melding gemaakt van de trend bij de elektriciteitsproducenten om over te schakelen van steenkool op aardgas en van het toenemend gebruik van elektrische ovens in de staalindustrie. Ondanks de concurrentie van de scheepvaart is in 1996 het spoorvervoer van steenkolen vanuit de Noordzeehavens naar Frankrijk gestegen.
- Bij de *vloeibare brandstoffen* werden marktaandelen herwonnen op de Rijnvaart tussen Antwerpen en Zwitserland, vertoonde het spoorverkeer naar het Groothertogdom Luxemburg een licht herstel en steeg de uitvoer van gas naar Duitsland en Tsjechië.



- Inzake *metaalproducten* werd het verminderde binnenlands verkeer van half-afgewerkte producten gecompenseerd door een lichte stijging van de afgewerkte producten. Het verkeer België-Italië zit in de lift en dankzij de Europese synergie van half-afgewerkte producten was een uitgesproken stijging van het verkeer Nederland-België merkbaar.
- Vermeldenswaardig in de sector van *bouwmaterialen en steengroefproducten* is een nieuw vervoer van tegels vanuit Italië voor rekening van Belgische invoerders/verdelers. Dit transport met een interessant potentieel wordt gerealiseerd door de moderne Habinswagens uit de Nordwaggonpool. Dankzij een verbeterde logistiek steeg het zandvervoer naar de Luxemburgse glasindustrie. De stijging van het verkeer naar Nederland en de invoer van vloeibaar krijt vanuit Duitsland, compenseerde de daling van de uitvoer van calcium-carbonaat naar Frankrijk en Duitsland. Voorts werd een verkeer van granietblokken naar Duitsland ontwikkeld.
- *Landbouw en voedingsproducten*. De bananen voor de Oost-Europese markten worden thans rechtstreeks met het spoor ter bestemming gebracht, zonder passage via Oostenrijkse rijpingsinstallaties. Dat verklaart de stijging van het verkeer met bestemming Polen, Tsjechië en Slovaakse. Ook naar het GOS werd een vervoer van 20.000 ton aardappelen aangetrokken.
- Het verkeer van *chemische producten* is merkkelijk gestegen. De opwaartse beweging van de meststoffen die in 1995 begon, zette zich in 1996 voort, dankzij de stijging van de uitvoer naar Frankrijk en een belangrijke toename van het transitverkeer Nederland-

Frankrijk.

- Het spoorvervoer profiteerde ten volle van de vooruitgang van de Europese *automarkt* (+6,6%) in 1996. Bovendien verhoogde het spoor het marktaandeel terzake, zodat zowel de in- als uitvoer van auto's per spoor steeg.
- Bij de *diverse producten* werkt de sector van de houtindustrie zich op de voorgrond. De markt van papier en cellulose vertoont een constante stijging bij vertrek uit Antwerpen en Terneuzen. Belangrijkste bestemmingen in orde van belangrijkheid zijn Oostenrijk, Italië, Frankrijk en Duitsland. Ook in omgekeerde richting, uit Italië en Oostenrijk, stijgen de volumes voor export via de Belgische havens. De lokale productie van papierdeeg wordt grotendeels uitgevoerd naar Frankrijk en Italië. Voor wat het hout zelf betreft, concretiseerde zich de invoer van Russisch hout uit de Baltische havens naar Gent en Schaarbeek (Voorhaven) ter bevoorrading van Belgische zagerijen. Ook het verkeer naar Italië hernam geleidelijk, ondanks de negatieve invloed van de afstand en de lage prijzen van de buitenlandse houtsoorten.

Kwalitatief vervoeraanbod

Het B-Cargo vervoeraanbod werd ook in 1996 gekenmerkt door de voortdurende ontwikkeling van bestaande en nieuwe treinproducten, die interessante bedrijfseconomische perspectieven bieden. Zo werd het aanbod van hoogwaardige EurailCargo's uitgebreid met de CARAD-trein naar Zuid-Duitsland, met aansluiting naar Tsjechië. Het bezettingspercentage voor het beginjaar bedraagt reeds 73%. Voor klanten die geen grote volumes



vervoeren, biedt het MSP-concept (multifunctioneel spoorplatform) een alternatief. Het eerste MSP werd op 19 januari 1996 in Boom geopend. Andere markante gebeurtenissen in 1996 waren onder meer de verzending van de miljoenste spoorwagen bij Ford Genk en de opening van de containerterminal Farman in Gent. B-Cargo en de NMBS blijven ook in de toekomst verder ijveren voor een optimale kwaliteitsaanpak. De diverse inspanningen die de spoorwegen terzake reeds leverden, worden door de klanten geapprecieerd. Als voorbeeld geldt het kwaliteitscharter dat in 1996 ondertekend werd met Railtrans, na de in 1995 ondertekende charters met Cockerill en Sidmar. Ook de permanent beschikbare informatie- en kwaliteitscel 'Carine' (Cargo-informatienet), die voor een betere opvolging van de treinen en informatiedoorstroming naar de klanten zorgt, bewijst dat een hoogkwalitatieve dienstverlening een absolute topprioriteit is en blijft.

De informatica-trein staat niet stil

Eén jaar geleden introduceerde B-Cargo - als eerste in Europa - een eigen ontwikkeld programma, die de klanten toelaat hun vrachtbrief elektronisch op te stellen en te versturen: EdiCargo. Tijdwinst en kostenbesparende werking zijn maar enkele van de voordelen.

Het softwareprogramma EdiCargo is het ideale hulpmiddel voor kleinere en middelgrote ondernemingen om makkelijk elektronische vrachtbrieven op te stellen en snel en foutloos toegang te krijgen tot Railedi, het geïnformatiseerd vrachtbriefsysteem. Grotere ondernemingen kunnen ook met bedrijfseigen software van Railedi gebruik maken. Nu al ervaren enkele tientallen ondernemingen het gemak om hun vrachtbrieven met EdiCargo elektronisch op te stellen en te versturen. Op de volgende bladzijden leest u de ervaringen van twee onder hen: het chemiebedrijf Amoco in Feluy en de kalkgroeven Lhoist in Waver.

Veelzijdigheid troef

De redactie gebeurt in de gebruiksvriendelijke Windows-omgeving. Courant voorkomende verzendingen en codes worden eenvoudig uit het geheugen geplukt. Bovendien spoort het systeem automatisch fouten op en verwittigt de gebruiker. Ook na verzending van het bericht via de modem, maar vóór aanvaarding voor facturatie kan de vrachtbrief nog geannuleerd of gewijzigd worden. Steeds krijgt de gebruiker - eveneens via elektronische weg - bevestiging van het aangevraagde transport. EdiCargo is daarenboven zo opgevat, dat het tevens

boodschappen van Raileasy kan ontvangen. Het systeem kan ook gebruikt worden voor prefacturatie. EdiCargo en RailEdi kaderen in een totaalproject om op termijn de communicatie tussen B-Cargo en haar klanten via elektronische weg te laten gebeuren. Hiermee vervullen de NMBS en B-Cargo een pioniersrol op Europees vlak. Er is grote buitenlandse belangstelling voor dit uniek en snel groeiend systeem, dat in de nabije toekomst binnen geheel West-Europa operationeel zal zijn.

EdiCargo voordelen

- Gebruiksvriendelijke Windowsomgeving
- Makkelijke en accurate redactie van de vrachtbrief
- Automatische foutencontrole en bevestiging
- Eenvoudige annulering of wijziging, ook na verzending van het bericht
- Volledig papierloze procedure
- Integratie van geïnformatiseerd opvolgingssysteem Raileasy
- Mogelijkheid tot prefacturatie

Railedi



GROEP LHOIST

Voor een beter beheer van de informatiestroom

Voor de groep Lhoist, wereldleider in de productie van kalk en dolomiet, is logistiek levensbelangrijk. Om de informatiestroom bij het goederenvervoer beter te kunnen beheren, koos Lhoist voor de elektronische vrachtbrief.

Zoals elders in de industrie, is logistiek ook voor de groep Lhoist een relatief nieuw concept. "Naast het fysieke vervoer van goederen en grondstoffen, is het essentieel om ook over de informatiestroom bij het goederenvervoer te waken", zegt Michel Goethals, hoofd van de afdeling logistiek. "Daarom leek het ons meteen een schitterend idee om elektronische vrachtbrieven te kunnen opmaken". Het kwam erop aan om een zeer concrete toestand te verbeteren: het manueel verwerken van vrachtbrieven is namelijk een tijdrovende aangelegenheid.

Ongeveer 1,2 miljoen ton per spoor

"In België vervoerden de vier productie-eenheden van de groep Lhoist in 1996 5,6 miljoen ton ongebluste en gebluste kalk. Daar komen nog 1,9 miljoen ton grondstoffen. "Voor de korte afstanden maken wij vooral gebruik van de weg. Het spoor neemt 1,2 miljoen ton voor zijn rekening. De elektronische vrachtbrief neemt ons alleszins heel wat werk uit handen", aldus Michel Goethals. "Wij beschikten reeds over alle informatie in de computer: het aantal wagens, hun nummer, de ladingvolumes enz. Het vol- ▷

stond dus om deze informatie rechtstreeks naar de NMBS door te zenden, zonder een omweg via het papier. De voordelen? Eerst en vooral, tijdwinst. Bovendien stelden wij vast dat het aantal vergissingen gevoelig verminderde. En, last but not least, de trein kan zonder formulier vertrekken. De informatie moet voortaan de goederen niet meer fysiek vergezellen".

In verschillende fasen

De omschakeling van de groep Lhoist naar de elektronische vrachtbrief verliep probleemloos. "De overstap gebeurde stapsgewijs. De fabriek in Hermalle kreeg de vuurdoop. Nu wordt het systeem geïnstalleerd in Jemelle, later volgen Namèche en Marche-les-Dames. De derde fase wordt de elektronische pre-facturatie, een systeem dat wij gebruiken voor onze wegvervoerders. Het resultaat: wij kunnen beter de niet-begrote kosten (wachtijden van vrachtwagens, enz.) toewijzen, de oorzaken bepalen en zonodig de vereiste maatregelen nemen. Bovendien heeft het systeem ook grote financiële voordelen." Michel Goethals betreurt één zaak: "De elektronische vrachtbrief geldt nog niet voor het buitenland. Voor internationaal vervoer zijn we nog altijd aangewezen op het gedrukte formulier."

De groep Lhoist kort

De groep Lhoist ontstond in 1889 met de oprichting van Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier in Hermalle, nabij Hoei. Op dit ogenblik baat de groep Lhoist productie-eenheden uit in Europa en de Verenigde Staten. Lhoist bevoorraadt vooral bedrijven werkzaam in de staalnijverheid. Maar ook andere markten zoals de papier- en de glasindustrie, de bouwnijverheid, openbare werken, de landbouw en de chemische nijverheid zijn in volle ontwikkeling.

AMOCO CHEMICAL BELGIUM

Tijdwinst bij het verwerken van facturen



Sinds begin dit jaar maakt Amoco Chemical Belgium gebruik van alle mogelijkheden van de elektronische vrachtbrief, inclusief de voorfacturatie. Traffic manager Patrick Kypers overloopt de voordelen van RailEdi.

"In 1995 hadden wij enkele problemen bij het opstellen van facturen", weet Patrick Kypers, Traffic and Operations Supervisor bij Amoco Chemical Belgium in Féloy. Patrick Kypers richtte zich toen tot de NMBS om te onderzoeken op welke wijze het probleem kon worden opgelost. Onmiddellijk kwam de elektronische vrachtbrief als mogelijke oplossing ter sprake. "Vanaf oktober 1996 heeft het systeem hier proefgedraaid. Op die manier raakten wij vertrouwd met de nieuwe procedure. In december combineerden wij het oude met het nieuwe systeem. Naast het opstellen van gedrukte vrachtbrieven, testten we de volledige communicatieketen - Amoco, Belgacom, B-Cargo Brussel en het station van Féloy - via de elektronische weg. De resultaten waren overtuigend dankzij de inzet van de mensen van het station Féloy Zoning. Vanaf januari konden wij de klassieke gedrukte vrachtbrieven definitief opbergen, behalve in uitzonderlijke omstandigheden". Sindsdien functioneert het systeem tot grote tevredenheid van Patrick Kypers.

Eenvoudig en snel

Het eerste voordeel van Railedi en het softwareprogramma Edicargo - bestemd voor het opstellen van vrachtbrieven - is het gemak waarmee de gegevens kunnen worden ingevoerd. "Wij ontwikkelden modellen voor regelmatige zendingen. Het vergt nauwelijks moeite om een nieuwe vrachtbrief aan te maken. Voor weinig frequente zendingen, is een nieuw document in hooguit twee tot drie minuten klaar." Het systeem heeft bovenal een onmiskenbaar voordeel inzake de voorfacturatie. "Afgelopen met fouten en met de ellenlange nacontrole op de facturen", stelt Patrick Kypers met voldoening vast. "Als wij vandaag een vrachtbrief opstellen, weten wij precies wat wij gaan betalen. Op de factuur die wij later ontvangen, vinden wij hetzelfde referentienummer als op de vrachtbrief. Controle

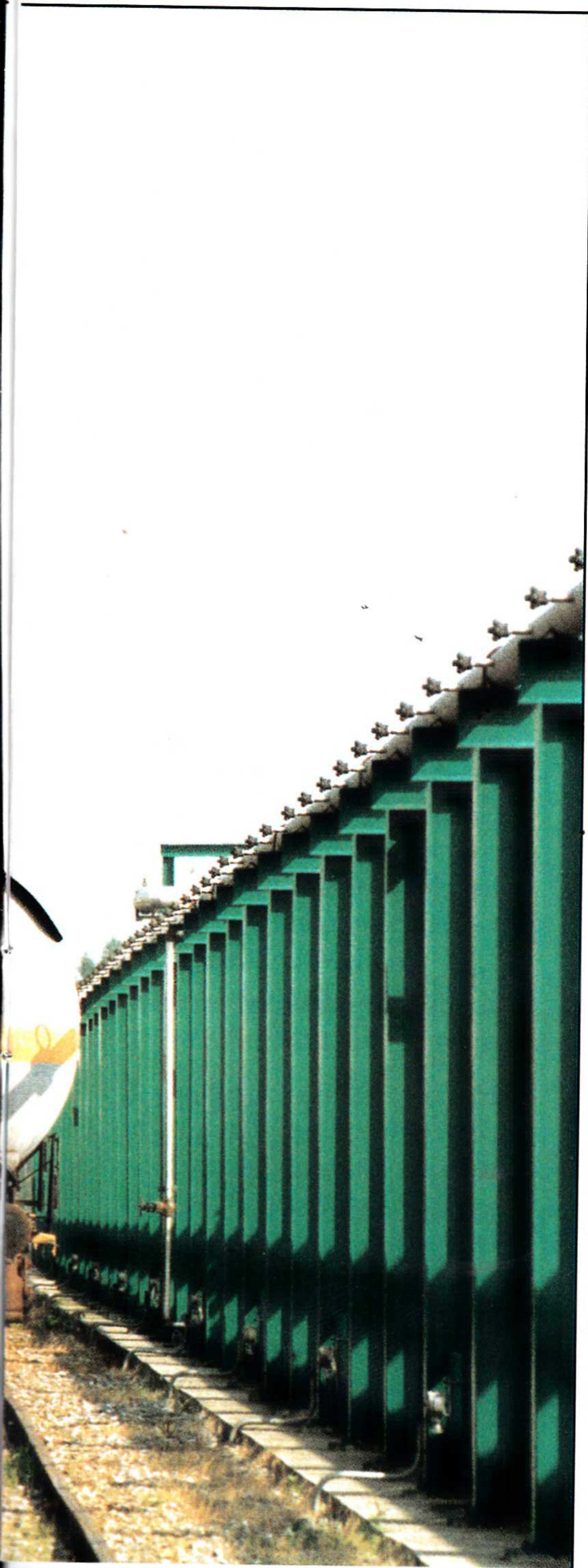
van de facturen wordt zo een heel stuk gemakkelijker. Ik besteed slechts enkele minuten tijd aan deze facturen, gewoon om diverse kosten uit te splitsen in groepen".

Twaalf vrachtbrieven per dag

Gemiddeld stelt Amoco dagelijks twaalf vrachtbrieven op. Op maandag zijn er uitzonderlijk vijftien tot twintig vrachtbrieven voor een dertigtal wagens. "Met een dergelijk volume wordt het systeem snel interessant. Maar mijns inziens levert een dergelijk systeem evengoed voordeel op, wanneer men twee of drie vrachtbrieven per dag opstelt".

Amoco Chemical kort

De vestiging van Amoco in Féloy legt zich toe op de productie van lineaire alfaolefine en polyalfaolefine (Amoco is wereldleider in die markt). De producten, waaraan een reeks chemicaliën uit de fabriek van Féloy worden toegevoegd, vormen de basis voor de aanmaak van synthetische oliën. Amoco produceert alfaolefine en polyalfaolefine op slechts twee plaatsen in de wereld. De tweede fabriek bevindt zich in Pasadena (VS).



Facturatie: kwaliteit vereist

De facturatie is één van de belangrijkste elementen uit de naverkoopdienst. Hoewel er bij deze complexe operatie wel eens problemen opduiken, stelt de NMBS alles in het werk om fouten tot een minimum te beperken. Roger Galerin, verantwoordelijke van de afdeling 'Facturatie' geeft uitleg en advies.

De vrachtbrief vormt de basis

De vrachtbrief vormt de basis voor het opstellen van de factuur. Het is belangrijk dat deze correct wordt ingevuld. Vaak leidt het ontbreken van het frankeringsopschrift (wat niet franco betekent) tot verwarring, terwijl in dat geval de transportkosten voor rekening van de afzender zijn. Ook verwarrend is de vermelding 'voor rekening van

een derde', zonder precieze vermelding van die derde of de afzender die betaalt. Nog een bron van onzekerheid is het ontbreken van het klantennummer.

Hoe verloopt de facturatie?

Alle contracten worden geïnformatiseerd. "De computer vergelijkt de gegevens uit de vrachtbrief met de informatie uit het contract om de prijs te bepalen die, elke tien dagen, de basis vormt voor de factuur", legt Roger Galerin uit. Als de gedrukte vrachtbrief toekomt op de dienst vrachtberekening, worden alle gegevens ingevoerd om de factuur te kunnen opmaken. "In deze fase kunnen problemen voorkomen", zegt Roger Galerin. "Soms is de vrachtbrief fout ingevuld, soms is er een fout opgetreden bij het invoeren van de gegevens". Alle inspanningen worden geleverd om foutloos te coderen. De foutenmarge blijft dan ook lager dan 1%.

"Een behoorlijk resultaat, maar nog voor verbetering vatbaar", meent de verantwoordelijke van de facturatie.

In de praktijk kennen de operators hun klanten en trafieken. Zij kunnen bijgevolg eventuele onnauwkeurigheden op de vrachtbrief verbeteren door de gegevens juist te interpreteren.

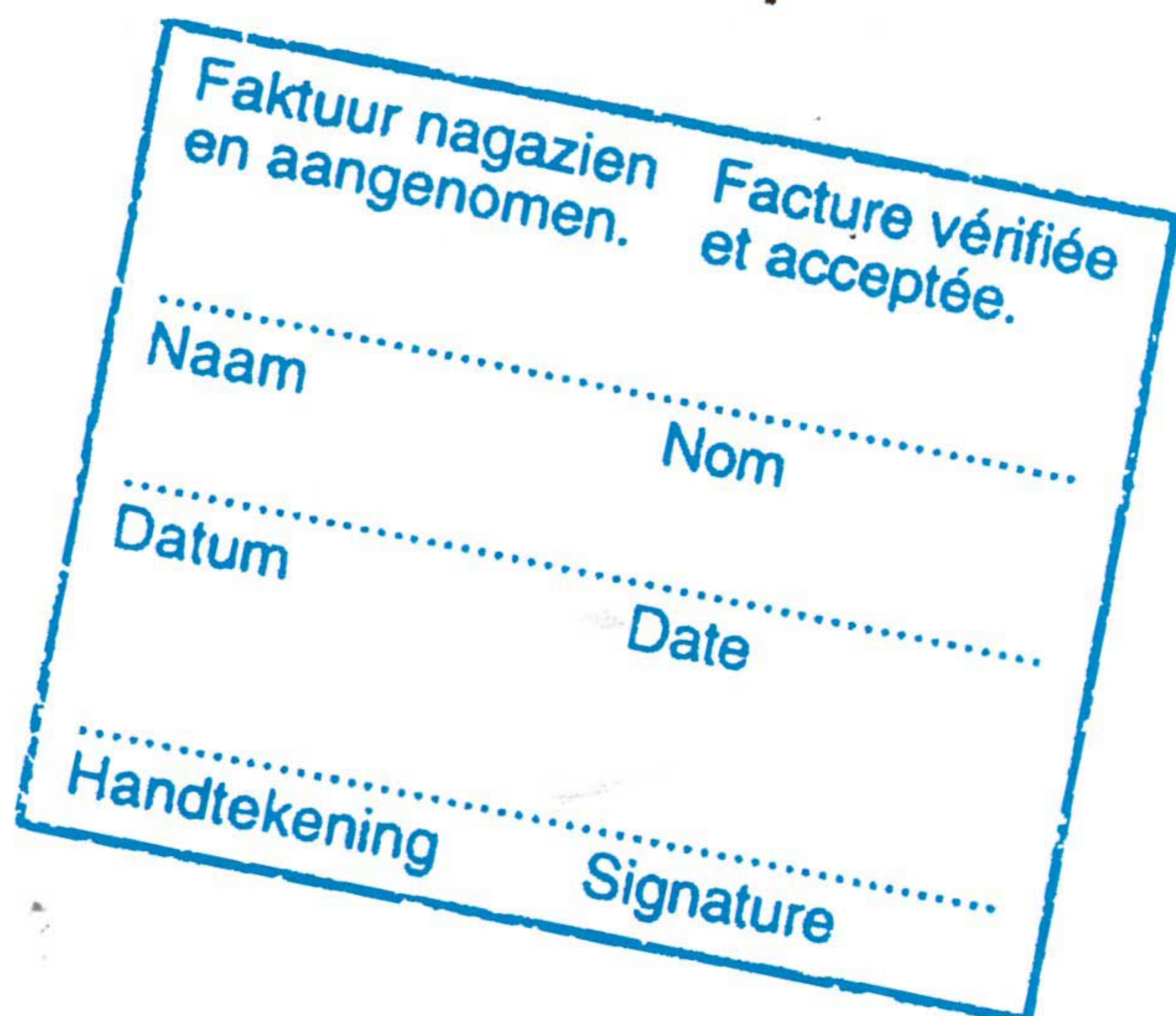
Wat is het gevolg van een fout in de vrachtbrief of bij het invoeren van de gegevens?

Als er in deze fase een fout optreedt, is er eigenlijk nog geen sprake van een fout in de facturatie. De informatica voert een automatische controle uit op gebeurlijke tegenstrijdigheden door de gegevens uit het klantencontract te vergelijken met gegevens uit de vrachtbrief, zoals deze werd gecodeerd. Zo gauw het systeem een tegenstrijdigheid bespeurt, wordt de factuur van de verzending automatisch geblokkeerd.

"De commercieel afgevaardigde, die verantwoordelijk is voor de betrokken klant, wordt onmiddellijk op de hoogte gebracht door de dienst vrachtberekening en geeft de vereiste opheldering", bevestigt Roger Galerin. "Eventueel neemt hij contact op met zijn klant om het misverstand uit de wereld te helpen".

Andere mogelijke problemen in facturatie

Het is mogelijk dat de prijs correct werd berekend, maar toch een foutieve factuur geeft. Want de factuur bevat ook andere elementen zoals het staangeld, de weegkosten enz. "Deze gegevens worden met de grootste zorg verzameld, maar het menselijke



element valt niet uit te sluiten," voegt Roger Galerin eraan toe.

Zijn er veel betwistingen?

Het aantal betwistingen neemt af. In 1995 gaven 200.000 zendingen aanleiding tot ongeveer 2.000 klachten, dit is 1% van alle zendingen. "En deze klachten waren niet altijd het gevolg van een echte fout, maar vaak te wijten aan een verkeerde interpretatie van de factuur", aldus Roger Galerin. Dit resultaat moet worden afgewogen tegen de hoeveelheid behandelde facturen. Circa 30.000 uitgaande facturen staan voor een totaal bedrag van bijna 12 miljard BEF, exclusief BTW. Bovendien worden deze facturen uitgeschreven in verschillende munten, zoals Ecu, DM en FF.

Hoe het risico op fouten beperken?

"Wij voerden een intern geautomatiseerd kwaliteitssysteem in om fouten in de facturatie te voorkomen," onderstreept Roger Galerin. "Het aantal automatische controles, dat werd geïntegreerd in het informaticasysteem, bedraagt meer dan 3.000". Toch blijft menselijke controle fundamenteel. Een vijftigtal NMBS-medewerkers verze-

keren het invoeren van de vrachtbrieven, het coderen van de gegevens, het verifiëren van de listings, enz. Zeven personen staan in voor het automatiseren van contracten en tarieven. Nog eens een vijftigtal medewerkers zijn belast met de eigenlijke vrachtberekening en met de afrekening tussen de verschillende spoorwegnetten.

De ideale oplossing: de elektronische vrachtbrief

De meest betrouwbare oplossing loopt eens te meer via automatisering. RailEdi (het systeem voor elektronische gegevensuitwisseling voor facturatie), de invoeringssoftware EdiCargo en Seagharail maken het mogelijk om talrijke fouten te vermijden. EdiCargo bijvoorbeeld is een softwareprogramma dat draait onder Windows en de gedrukte vrachtbrief vervangt door een elektronische versie. "Het programma waarborgt een grotere precisie bij het coderen, omdat fouten reeds bij het invoeren van de gegevens worden vermeden", verzekert Roger Galerin.

De voordelen van voorfacturatie

Nog een troef voor RailEdi en Edicargo: beide systemen maken voorfacturatie mogelijk. Aan de hand van de parameters waarover hij

beschikt, berekent de klant zelf de vracht en stelt hij de vrachtbrief op. "Wij aanvaarden het bedrag principieel en zullen dit ook aan de klant factureren", verklaart Roger Galerin. "Vervolgens wordt de vracht herberekend door de NMBS. Zijn er verschillen en de NMBS handhaaft haar berekening, dan wordt een nieuwe aangepaste factuur uitgeschreven nadat de klant hierover werd geïnformeerd. Wij factureren dus in eerste instantie altijd het bedrag zoals berekend door de klant. Bovendien moet de klant de factuur niet langer post per post analyseren ter verificatie". Om van het systeem te kunnen gebruik maken, hoeft men enkel contact op te nemen met de afgevaardigde van B-Cargo.

Wat in geval van betwisting?

"De gegevens van de dienst die de factuur uitschreef, zijn duidelijk vermeld met het telefoonnummer erbij. Bij een probleem hoeft de klant zeker niet te aarzelen om ons te contacteren. Het volstaat de referenties op te geven", besluit Roger Galerin.

Italiaanse vloeren... maatwerk op het spoor

In mei 1996 vertrok de eerste wagen met tegels vanuit Italië naar België. Sindsdien kende deze trafiek een indrukwekkende stijging. Het succes is te danken aan de kwaliteit van de logistieke dienstverlening aan de klanten.

Elk jaar worden ongeveer 200.000 ton tegels ingevoerd vanuit Italië, vooral uit de streek van Sassuolo nabij Bologna. Tot in mei 1996 kwamen de goederen over de weg naar ons land. Maar sindsdien is het aandeel van het spoorvervoer gevoelig gestegen. In december vorig jaar werd reeds 8.000 ton over het spoor vervoerd. En voor 1997 verwacht B-Cargo dat 30.000 ton - dit is 15% van alle uit Italië ingevoerde tegels - over het spoor zullen ingevoerd worden.

De sterke punten van dit vervoer zijn legio: een volledige dienstverlening (vanaf de afhaling aan de fabriek tot de levering bij de Belgische invoerder of distributeur). "De meeste klanten bestellen enkele paletten per keer, maar de laatste tijd is er de tendens om toch een volledige wagen te bestellen", zegt Tanguy de Ghellinck, marktverantwoordelijke 'Groefproducten en non-ferro producten'.

"Aangezien de invoerders hun voorraden willen beperken, was een just-in-time (JIT) vervoersconcept absoluut noodzakelijk. Dat is echt spoormaatwerk!"

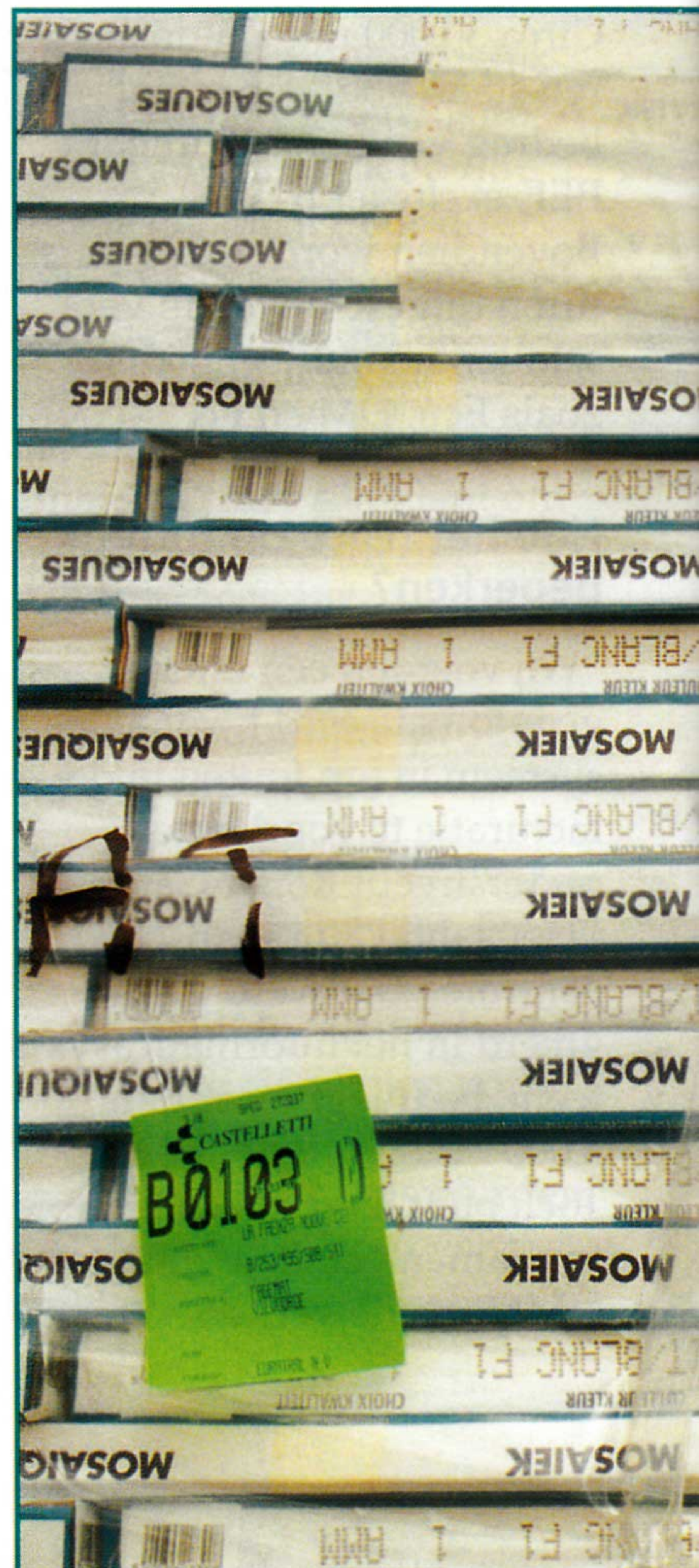
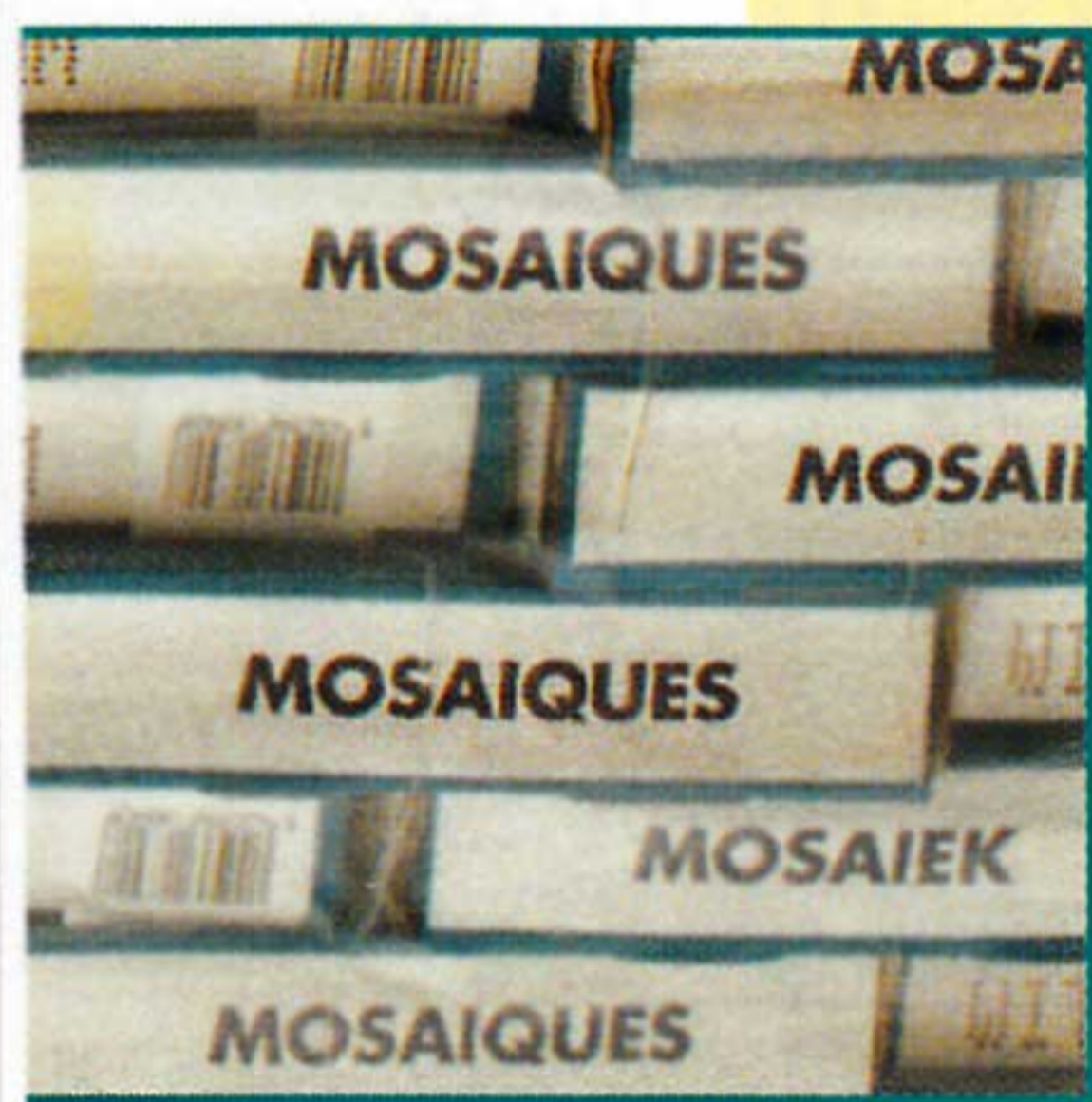
Partnership van B-Cargo, Castelletti (Italië), Euratral en Transterminal

Euratral, een afdeling van Ferry-Boats nv (zelf een filiaal van de NMBS), coördineert de volledige vervoersketen.

Euratral is onder meer gespecialiseerd in het spoorvervoer van papier en van kaolien en verzekert de logistieke opvolging van meststoffen- en mineralentransport. In Italië is de dienst in handen van het bedrijf Castelletti, gespecialiseerd in vervoer en logistiek. Castelletti is één van de Europese specialisten in dit soort operaties, want het bedrijf regelt het vervoer van ca 400.000 ton tegels per jaar naar Duitsland. Voorts importeert Castelletti jaarlijks 1.200.000 ton leem voor de fabricage van de tegels in Italië. In België organiseert Transterminal de einddistributie vanuit de terminal in Grobbendonk (Herentals). Het bedrijf dat werd opgericht in 1992 beschikt over 16.000 vierkante meter opslagruimte (weldra uitgebreid met 10.000 vierkante meter) en een sporaansluiting. In de terminal worden dagelijks 1.000 ton goederen behandeld, waarvan de helft per spoor wordt aan- of afgevoerd. Aanvankelijk was het bedrijf vooral actief in de papiersector. Inmiddels zijn de activiteiten uitgebreid tot een hele reeks andere producten.

Verantwoordelijk vanaf de fabriek tot de einddistributie

Hoe verloopt het vervoer? Een Belgische invoerder bestelt zijn paletten goederen bij een Italiaanse fabrikant. Hij faxt een kopie van de bestelbon naar de dispatcher bij Euratral die alle operaties opvolgt en de bestelling bevestigt bij Castelletti. "Dan begint de machine te draaien bij Castelletti", vertelt Freddy Staelens van Euratral. "Het bedrijf verwittigt de fabriek, organiseert de afhaling van de bestelling en gaat deze ter plekke laden. Een etiket met



een barcode wordt bevestigd op de partijen waardoor men precies de eindbestemming kan identificeren. Vervolgens worden de bestellingen verzameld in de terminal van Castelletti, waar zij op Habinswagens worden geladen."

Deze moderne wagens behoren toe aan een pool waartoe zowel de NMBS als het Zweedse Nordwaggon behoren.

"Vanuit het station Dinazzano worden de tegels vervoerd in aparte wagens, die worden vastgekoppeld aan treinen richting Duitsland. Ook deze treinen vervoeren tegels", stipt Pierre Hanuise, adjunct van Tanguy de Ghellinck aan. "In het Duitse Gremberg worden de wagens weer losgekoppeld. Van daaruit vertrekken zij met regelmatige treinen richting Antwerpen. Vervolgens bereiken de goederen de terminal van Grobbendonk".

Zo gauw de wagens in Italië geladen zijn, vertrekt een kopie

van de vrachtbrief naar Euratral, waar de planning voor de distributie met Transterminal wordt geregeld. Euratral staat ook in voor de opvolging van de wagens om zo de Belgische terminal tijdig te kunnen informeren. Bij aankomst van de wagens worden dezelfde namiddag nog paletten geleverd. In ieder geval zijn alle paletten de volgende werkdag op bestemming.

"De wagens worden onmiddellijk bij aankomst gelost", bevestigt Dany Van Den Langenbergh, afgevaardigd-bestuurder bij Transterminal. "De distributie verloopt volgens de planning. De meest dringende zendingen krijgen de voorrang. De chauffeurs ontvangen alle documenten, vereist voor een correcte levering".

De logistieke keten als toegevoegde waarde

Het concept steunt dus op een taakverdeling volgens de

regels van het partnership. Dit geldt ook voor de betrokken buitenlandse spoorwegnetten. "Ieder zijn job, ieder zijn specialiteit", weet Tanguy de Ghellinck. "Met het vervoer van tegels willen wij bewijzen dat wij een partnership kunnen opzetten, dat voordelig is voor alle partijen en vooral voor de klanten. Dit is een schoolvoorbeeld van kwaliteitsvervoer".

"De logistieke keten is onze toegevoegde waarde", aldus Freddy Staelens. "Uiteraard is de prijs van het vervoer een belangrijk element, maar dat geldt zeker ook voor de logistieke dienstverlening. Dankzij dit systeem worden de paletten rechtstreeks geleverd bij de klant. Er is bijvoorbeeld geen omweg langs de opslagruimte van de invoerder. Uiteraard worden de leveringstijden gewaarborgd".

Omdat het verkeersvolume voortdurend groeit, zal het vervoerschema er wellicht binnenkort anders gaan uitzien. Er zijn namelijk te veel wagens om te worden vastgekoppeld aan de regelmatige treinen. "Op termijn zullen volledige 'tegel'treinen, of toch tenminste belangrijke treingedeelten, richting België moeten worden ingelegd", besluit Tanguy de Ghellinck.

En de positieve feedback van de markt heeft de spoorwegpartners ervan overtuigd een gelijkaardig logistiek schema aan te bieden voor de invoer van Spaanse vloertegels (70.000 ton/jaar). Naar alle waarschijnlijkheid komen de eerste wagens weldra op de sporen.



"All in" verkoopformule voor Nordwaggon-pool

Eind 1995 sloot B-Cargo een samenwerkingsovereenkomst met wagenverhuurder Nordwaggon. Met een inbreng van 200 Habinswagens, kon B-Cargo voortaan beschikken over een pool van 1230 gespecialiseerde spoorwagens. B-Cargo biedt in dit verband sinds 1 januari 1997 haar klanten een 'all in'-formule aan. De prijs omvat zowel het transport, als de huur van de hypermoderne Nordwaggon-goederenwagens.

Om beter te kunnen inspelen op de marktbehoeften inzake het goederentransport, sloot B-Cargo eind 1995 een overeenkomst tot samenwerking met de Zweedse privé-wagenverhuurder Nordwaggon, waarvan de helft van de aandelen behoort aan de Zweedse spoorwegmaatschappij SJ, de andere helft aan Electrolux. Hierdoor ontstond een samen geëxploiteerde 'pool' van 1.230 vierassige gesloten wagens, die als P-wagens aan de klanten worden aangeboden.

Positieve evaluatie

"De heroriëntatie in de goederenvervoermarkt brengt een stijgend transportvolume van gepalettiseerde goederen met zich mee. Vandaar de uitbreiding van ons gamma rollend materieel met daartoe gespecialiseerde spoorwagens. Concreet gaat het om 680 Habinswagens - waarvan de NMBS er 200 inbracht - en 550

van het LAAIS-type. De moderne Habinswagens (met een nuttige laadlengte van 22 meter, goed voor 63 EUR-paletten of 63,5 ton goederen) zijn bijzonder geschikt voor het vervoer van gepalettiseerde ladingen, papier, hout- en vezelplaten, opgezakte goederen en witgoedproducten zoals was- en droogmachines," zegt Rony Borghart, afdelingshoofd Wagenbeheer B-Cargo. Hij evalueert ruim één jaar

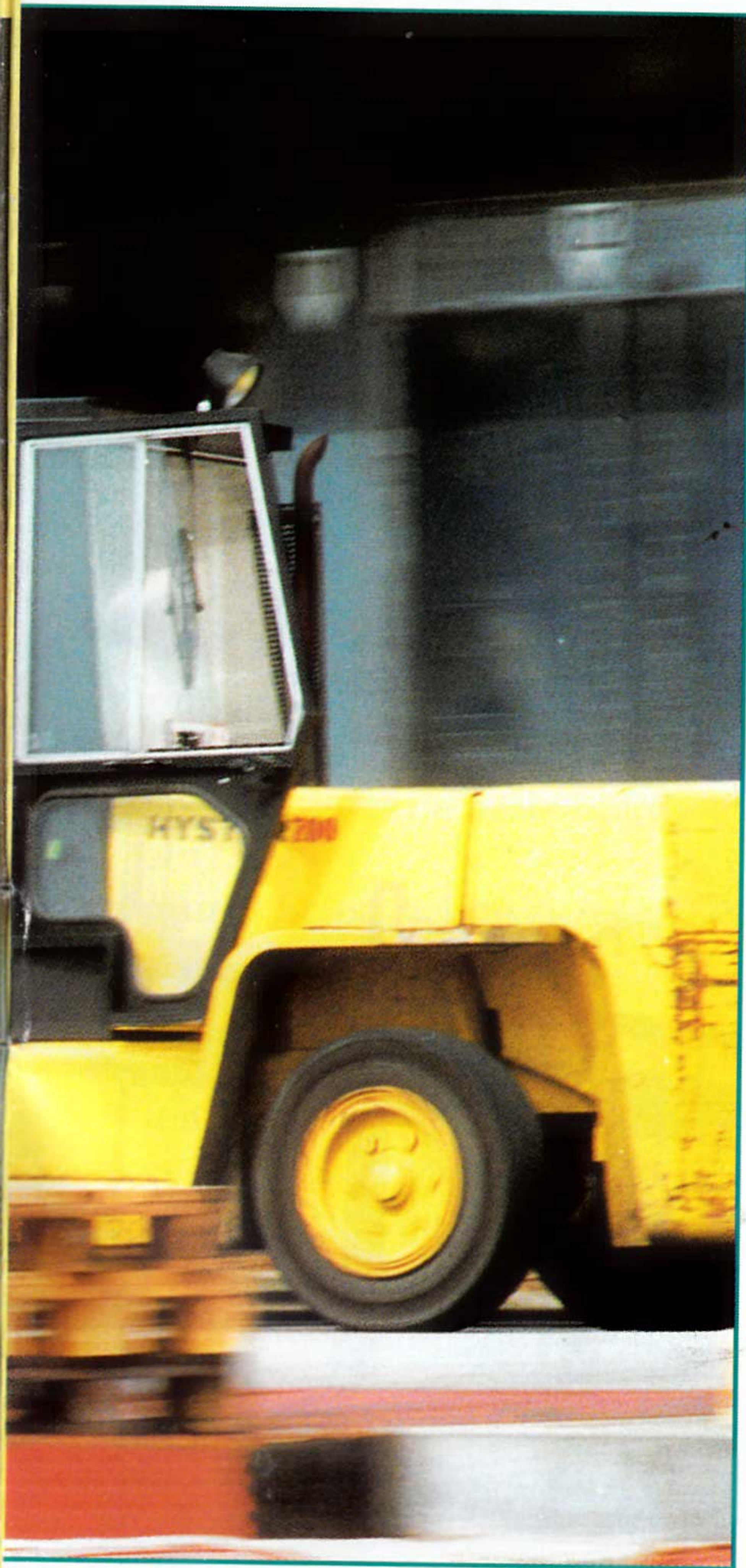
werking van de Nordwaggon-pool. "Poolvorming is een zeer efficiënte formule, dankzij de aanzienlijk hogere wagenrotatie. Met een relatief beperkte investering kunnen we onze klanten toch een uitgebreide vloot wagens en maximale transportgarantie aanbieden. In 1996 verzorgden de 1230 betreffende wagens 23.000 beladen trajecten door heel Europa. Vanuit België vertrokken er nagenoeg 2.900 met



vooral papierproducten en voedingswaren aan boord. De voornaamste bestemmingslanden waren Italië, Polen en Frankrijk. Naar België kwamen 1.000 wagens met onder meer tegels en witgoedproducten, vooral vanuit Italië, Oostenrijk en Zwitserland."

All-in formule

Met het oog op een optimale dienstverlening, biedt B-Cargo sinds 1 januari 1997 de hoogkwalitatieve transportservice van de Nordwaggon-pool aan als een all in-pakket, inclusief de tractieprijs en de huur van de goederenwagens. Gerrit Allard, product manager



Eurail Cargo: "Vroeger richtte de klant zich tot B-Cargo voor de tractie en tot Nordwaggon voor de wagenhuur. Beide dienstverleningen werden apart gefactureerd. Voortaan kan de B-Cargo verkoper als enige aanspreekpartner voor de prijsbepaling fungeren en wordt slechts één facturatie voor de totale afhandeling van het transport mogelijk. Het kostenbesparende systeem van poolvorming en de vereenvoudigde procedure garandeert een uitermate concurrentiële prijsstelling." De B-Cargo verkopers worden logistiek ondersteund door de speciaal opgerichte dienst 'Bestelling Wagens'. Dit team van ervaren medewerkers fungeert als centraal aanspreekpunt voor de klant en staat in voor de informatieverstrekking en de volledige logistieke en administratieve afwikkeling van de all in-overeenkomsten. Gerrit Allard: "Deze dienst ontvangt en verwerkt onder meer de wagenbestellingen, werkt de dienstregelingen uit, volgt de wagens op en houdt contact met de NMBS-facturatiedienst. Bij het einde van ieder transport wordt aan de B-Cargo verkoper en de klant een gedetailleerd overzicht van het volledige vervoerverloop bezorgd."

De B-Cargo dienst 'Bestelling Wagens' voor de Nordwaggon-pool is iedere werkdag bereikbaar tussen 8.00 en 17.00 uur op het telefoonnummer 02/525.46.06 of faxnummer 02/525.46.34.

Nieuwe kwaliteitsverbinding naar Berlijn

Op 2 juni 1997 werd een nieuwe kwaliteitsverbinding op de as België-Berlijn-Polen opgestart.

De wagens die tijdens dag A in België geladen worden, komen de volgende dag (dag B) om 21.00 uur in Seddin (Berlijn) aan. Hierdoor wordt voor de regio Berlijn een dag A/dag C leveringstermijn (klant-klant) gerealiseerd. In Seddin is bovendien een onmiddellijke aansluiting naar Polen en de Wit-Russische grens (Malaszewicze/Brest) voorzien.

Meer dan 700 betonnen autosnelweg in Parijs

Ongeveer 700 betonnen balken of TT-elementen met een gewicht van elk 25 ton naar Parijs vervoeren. Dat was de opdracht die B-Cargo tot een goed einde moest brengen. De balken waren bestemd om een autosnelweg in hartje stad deels te overdekken. Een regelmatige levering van de balken moest een punctuele bevoorrading waarborgen, volgens de behoeften van de werf.

In 1996 werden de eerste werken aangevat om een deel van de snelweg Parijs-Rijsel, nabij de porte de la Chapelle, te overdekken. Op de snelweg werden, over een lengte van 1.367 meter, betonnen balken geplaatst die een wegbedekking en enkele plantsoenen moeten dragen. De TT-elementen wegen 25 ton per stuk, zijn ongeveer 18 meter lang en 2,4 meter breed. Met dergelijke afmetingen zijn zij niet echt geschikt voor het vervoer over de weg, maar kunnen zij probleemloos op het spoor. De balken zijn licht verschillend en moeten in een precieze volgorde worden gemonteerd. Dat gaf bijkomende problemen voor het wegvervoer. Want het risico bestaat dat een vrachtwagen onderweg stilvalt of wordt opgehouden. In dat geval zou de hele werf stilliggen. "De trein daarentegen waarborgt de aanvoer van vijftig balken per transport. De werf, waar snel wordt gewerkt, werd dus regelmatig bevoorrad", aldus Tanguy de Ghellinck, marktverantwoordelijke 'Groefproducten en non-ferro producten'.



balken om te overdekken

Van Veldhoven naar Parijs via Mol

De balken werden gefabriceerd door Hurks Beton in het Nederlandse Veldhoven, een afdeling van Hurks Holding. Sinds 1961 is Hurks Beton actief in de bouwsector, meer bepaald in de fabricage van betonproducten (structuren, elementen voor gevels, parkings). Hurks Holding heeft een zakencijfer van ca 4 miljard BEF en 600 werknemers. De divisie Hurks Beton, gespecialiseerd in structuren in geprefabriceerd beton, stelt 130 mensen tewerk en voert een derde van de productie uit naar Frankrijk en België (bijvoorbeeld voor de bedekking van het station van Namen).

"Wij hadden al een eerste ervaring met de spoorwegen", vertelt Rik Weyns, commercieel directeur bij Hurks Beton. "Het ging om het vervoer naar een werf in Marseille. Maar wij hebben niet echt de gewoonte om met het spoor samen te werken. In dit geval leek spoorvervoer de beste oplossing."

Hurks Beton richtte zich eerst naar het station van Eindhoven, maar daar werd de vrachtafdeling onlangs gesloten. "Waarom geen oplossing zoeken met de NMBS aan de andere kant van de grens? Zo kozen wij voor Mol, dankzij de tussenkomst van de vertegenwoordiger van de SNCF in Nederland". De afstand tussen de fabriek en het station van Mol bedraagt 36 km. Per

vrachtwagen kunnen in één dag voldoende balken worden aangevoerd om een trein te laden.

Veertien treinen in totaal

De reis van de balken begint in de fabriek van Hurks Beton in Veldhoven. Daar worden zij geladen op de vrachtwagens met bestemming 'station Mol', aan de andere kant van de grens. Op het fabrieksterrein is voldoende ruimte beschikbaar om de vrachtwagens en de kraan met 100 ton hefvermogen te laten manoeuvreren. De balken worden vervoerd per 50 stuks, twee per wagen. De trein doorkruist België en komt aan in het Parijse station la Chapelle. Daar worden de balken op vrachtwagens geladen en naar de nabije werf gevoerd. De SNCF zette overigens een goed presterend logistiek systeem op voor het vervoer van het station naar de werf.

Het eerste konvooi vertrok op 9 december 1996. Het tweede volgde op 16 december. In januari en februari 1997 werd de levering verdergezet met twee complete treinen, en in maart volgden nog eens twee treinen (100 balken) per week. In totaal werden 14 treinen voorzien, waarvan de laatste vertrok op 11 april 1997.

Met de hulp van de technische diensten van B-Cargo

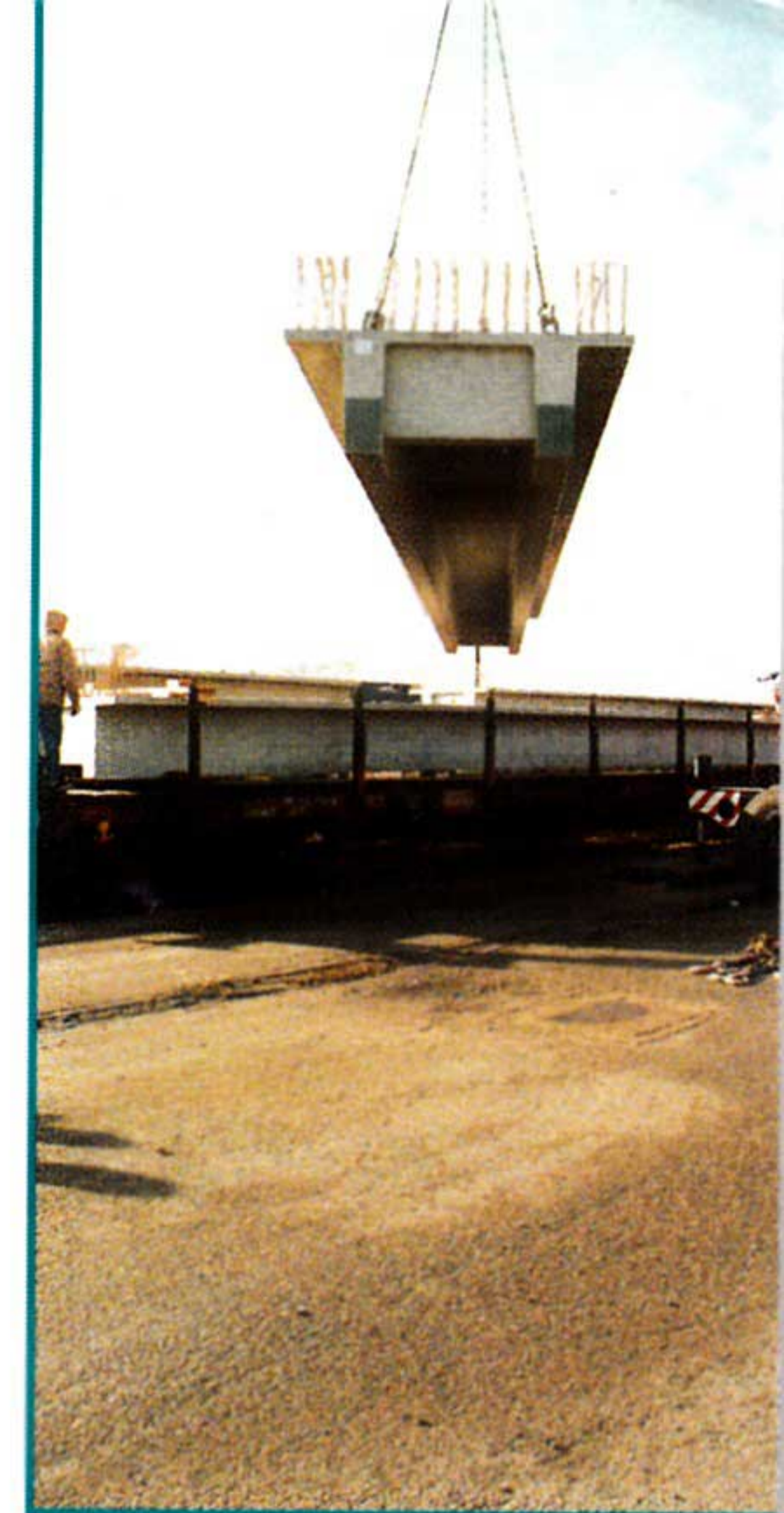
"De samenwerking met de NMBS verliep zeer vlot", ver-

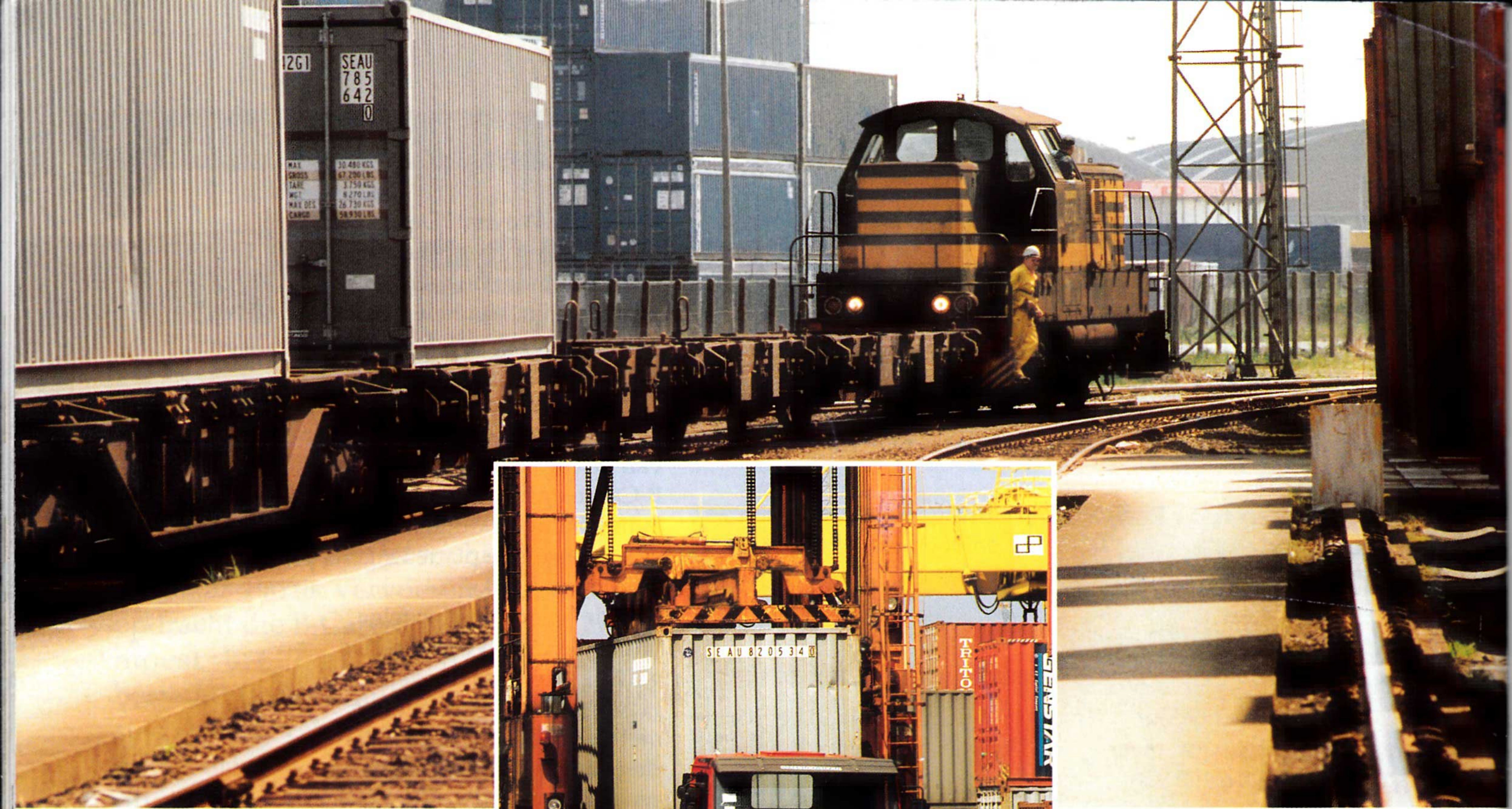
zekert Rik Weyns. "De laadberekeningen waren behoorlijk moeilijk omdat de balken licht gebogen zijn. Het hele gewicht berust bijgevolg op de uiteinden. Maar het stutten nam niet veel tijd in beslag. Wij hebben overigens zeer snel de schetsen van de cel 'Klantenadvies' van B-Cargo ontvangen. Om de lading veilig te kunnen vervoeren, moesten de platte wagens worden versterkt".

Ook de levertijden bevielen Hurks Beton ten zeerste. "De volledige treinen werden geprogrammeerd in overleg met de SNCF, zodat de levering van de balken ideaal overeenstemde met de planning van de werken in Parijs", zegt Pierre Hanuise, adjunct van Tanguy de Ghellinck. "Onze taak bestond erin om de speciaal uitgeruste wagens te voorzien en de onmiddellijke terugkeer ervan te regelen".

Doelstelling: de klanten voor 110% tevreden stellen

"Het is een nichemarkt", besluit Tanguy de Ghellinck. "Maar voor ons was het een buitenkans om onze kwaliteiten te tonen in een speciale markt en de klant voor 110% tevreden te stellen. Wij hebben de troeven van het spoor ten volle uitgespeeld. Bovendien bewezen wij dat het mogelijk is om op efficiënte wijze samen te werken met verscheidene partners en verschillende vervoersmodi (spoor- en wegvervoer) in te schakelen. Met Fret SNCF zijn wij erin geslaagd om een volledige logistieke keten uit te bouwen voor een uitzonderlijk product."





Voor internationaal transport van deur-tot-deur klopt u best bij B-Cargo aan.

De cijfers bewijzen het: gecombineerd vervoer blijft groeien. Ook voor uw goederen kan de combinatie van spoor- en wegvervoer de goede keuze zijn. Want beide vervoersmodi vullen elkaar perfect aan, zodat uw vracht meteen een voorsprong krijgt. B-Cargo is hierbij uw partner bij uitstek, dankzij de jarenlange ervaring en de juiste know-how van de Belgische Spoorwegen.

Door trein en vrachtwagen te combineren hebt u als verlader geen eigen spoor aansluiting nodig. Voor het transport van containers en laadkisten kunt u genieten van de troeven die de kwaliteitstreinen bieden: stiptheid en snelheid, veiligheid en een grote vervoercapaciteit over lange afstanden. De vrachtwagen koppelt er een enorme soepelheid aan. Want hij zorgt voor het aanvullend transport van en naar de spoorterminal. Tot in het drukste stadscentrum of de verste uithoek van Europa. Trein en vrachtwagen, samen staan ze sterk, samen garanderen ze efficiënt internationaal transport van deur-tot-deur.

Wenst u meer te vernemen over de mogelijkheden die het gecombineerd vervoer biedt? Of hebt u specifieke vragen over uw vervoer? Bespreek het met uw transporteur of met een B-Cargo vertegenwoordiger op een van de onderstaande nummers.



TRANSPORT OP MAAT, SERVICE OP MAAT.

B-Cargo in uw regio: Brussel - 02/525.26.24 • Antwerpen - 03/272.07.22 • Gent - 09/241.23.61 • Brugge - 050/38.81.64 • Charleroi - 071/60.23.60 • Liège - 04/223.63.13

B-Cargo Hoofdzetel: Brussel - 02/525.46.62

B-Cargo in het buitenland: Köln - (49) 221/13.47.61 • Basel - (41) 61/27.27.285 • Paris - (33) 1/46.07.56.70