

# B-CARGO<sup>news</sup>



Driemaandelijks  
3/98

## TOEKOMST door DIVERSIFIËRING



# Inhoud

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

**Verantwoordelijke uitgever:**

P. Struman  
Troonstraat 60  
1050 Brussel

Foto's: NMBS

## Tot uw dienst: B-CARGO

**Centrale diensten**

1050 BRUSSEL  
Troonstraat 60  
Tel. 02/525 86 62  
Fax 02/525 86 71  
url: <http://www.bcargo.be>

**In uw streek**

2000 ANTWERPEN  
Noorderplaats 2  
Tel. 03/204 34 45  
Fax 03/204 34 47

4031 ANGLEUR  
2 rue Denis Lecocq  
Tel. 04/229 27 76  
Fax 04/229 27 82

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 1/53 35 03 15  
KÖLN - Tel. 49 221/13 47 61



### 3 Houtzagerij Pauls: succesvolle ommekeer met de hulp van B-Cargo

Houtzagerij Pauls uit Bullange behandelt vooral hout, afkomstig van Rusland. B-Cargo voert het vanuit de Belgische havens aan.

### 6 Mercedes A via Zeebrugge naar Groot-Brittannië

Mercedessen klasse A, bestemd voor de Britse markt, worden verscheept in Zeebrugge. Voor het eerst vervoert B-Cargo personenwagens met het sterlogo.

### 8 Wagenpark beantwoordt aan marktbehoeften

De laatste jaren rationaliseerde B-Cargo in belangrijke mate het beheer van haar wagenpark. Daarbij werden aanzienlijke investeringen gedaan.

### 12 B-Cargo neemt deel aan Europese salons

- *Havenfeesten Gent*  
2.500 bezoekers ontdekken station Gent-Zeehaven
- *Mainport 98 Antwerpen*  
Eerste editie van gespecialiseerd transportsalon
- *EuroCargo Düsseldorf*  
Contacten met klanten uit de staal- en steenkoolindustrie
- *Intermodal Rotterdam*  
Alles over het gecombineerd vervoer
- *Initiatives Luik*  
Plaats van afspraak voor regionale bedrijven
- *SITL Parijs*  
Voorstelling van de modernste B-Cargo diensten

### 14 Euro en millenniumbom tijdig opgevangen

De invoering van de euro en de overgang naar het jaar 2000 stelt de ondernemingswereld voor enkele (informatica)problemen. In het kader van haar globale en klantgerichte service, loste B-Cargo die tijdig op.



# Houtzagerij Pauls: succesvolle ommekeer met de hulp van B-Cargo

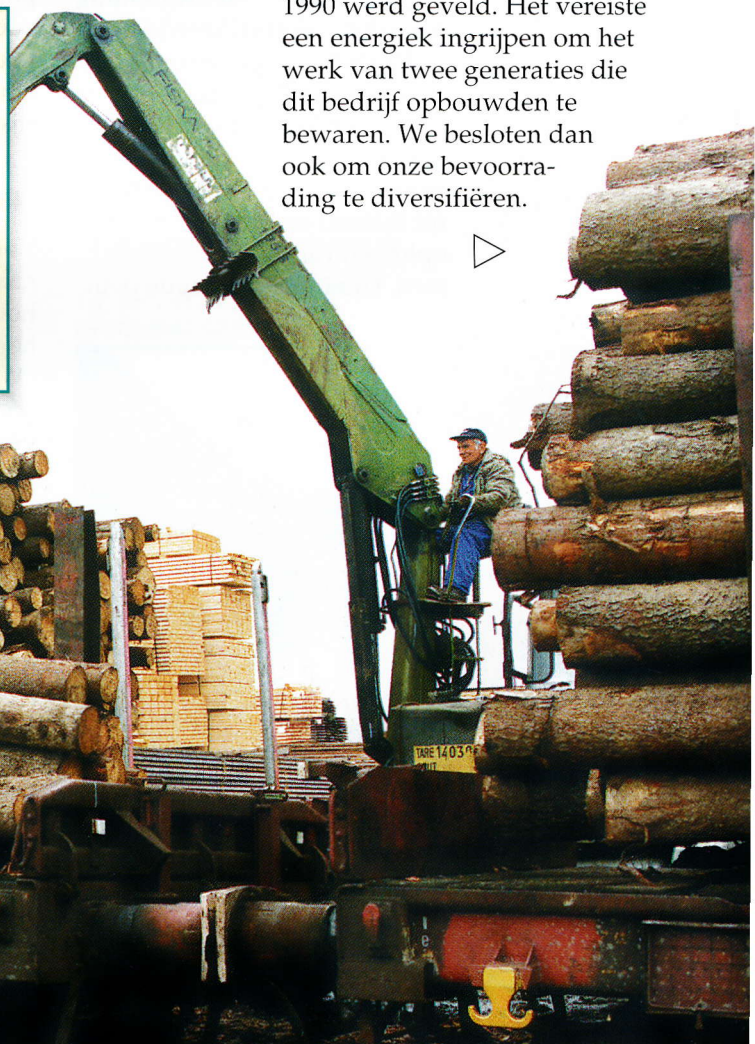
## Houtransport

In het begin van de jaren negentig krijgt houtzagerij Pauls te Bullange, gelegen in Duitstalig België, te maken met bevoorradingproblemen, net als de volledige houtsector in Wallonië trouwens. Vandaag behandelt deze familiale onderneming voornamelijk uit Rusland afkomstig hout dat minder duur is en van superieure kwaliteit.

Deze strategische wijziging betekende een schot in de roos. Zonder de hulp van de spoorwegen zou één en ander echter niet zo gunstig zijn verlopen.

De geschiedenis van de onderneming Pauls is nauw verbonden met het spoor. "Mijn grootvader stichtte het bedrijf in 1923", vertelt Manfred Pauls, die samen met zijn broer de familie-onderneming sinds 1976 leidt. "Zijn voornaamste activiteit bestond uit bosbouw-exploitatie ter bevoorrading van de steenkoolmijnen. Toen de crisis toesloeg in het begin van de jaren dertig besloot mijn grootvader tot omschakeling en kocht hij een houtzagerij in Bullange. In die tijd waren er twee belangrijke cri-

teria voor de locatie van een zagerij: de nabijheid van een waterloop voor de energie of de nabijheid van de spoorweg voor het transport. De oude zagerij was net naast het station van Bullange gelegen." Een uitstekende keuze, gezien de de actuele ontwikkeling van houtzagerij Pauls - die 45 medewerkers telt - rechtstreeks steunt op het spoorverkeer. "Net als de hele houtsector maakten wij een moeilijke periode door in het begin van de jaren negentig, door het aanzienlijk aantal bomen dat door de voorjaarsstormen van 1990 werd geveld. Het vereiste een energiek ingrijpen om het werk van twee generaties die dit bedrijf opbouwden te bewaren. We besloten dan ook om onze bevoorrading te diversifiëren.



# Houtzagerij Pauls: Succesvolle ommekeer

Op die manier konden we ons van onze concurrenten onderscheiden.”

## Een eerste moeilijke poging

Eigenlijk is het een beetje toevallig dat Manfred Pauls in Rusland terecht kwam. Op een dag merkte hij in een Duits vaktijdschrift een verkoopadvertentie voor een partij Russisch hout op. “Ik heb toen het avontuur gewaagd. Ik moet toegeven dat mijn eerste ervaringen op een flop uitdraaiden. Ik trof aanvankelijk weinig ernstige partners die me niet één stuk hout leverden. Gelukkig had ik nog niets betaald.”

Zonder zich te laten ontmoedigen vertrok Manfred Pauls het volgende jaar opnieuw richting Noorden. Ditmaal keerde hij wel naar Bullange terug met ernstige leveringsbeloften. “Toch liep het niet van een leien dakje. We ontvingen enkele leveringen met boten uit Estland en Rusland, na het oplossen van enorme problemen. Uiteindelijk slaagde ik in

1997 erin om een betrouwbare en regelmatige bevoorradingsbron op te zetten. Sindsdien komen de voortdurend stijgende leveringen zonder onaangename verrassingen aan. De hoeveelheid hout die we in onze installaties verzaagden, steeg van 110.000 m<sup>3</sup> in 1996 tot 170.000 m<sup>3</sup> in 1998. We voorzien dat we volgend jaar de kaap van 200.000 m<sup>3</sup> overschrijden. Momenteel is ongeveer 80% van onze bevoorrading afkomstig uit Rusland en de Baltische staten”

Het succes van de strategische ommekeer van zagerij Pauls steunt op twee troeven van dit hout: prijs en kwaliteit. Vooral de kwaliteit opende voor ons markten die we met inlands hout niet konden bedienen. Het bewuste hout is afkomstig uit het Hoge Noorden en is dus kwalitatief te vergelijken met dat van Scandinavië.” Om een idee te geven van het potentieel dat zich aandient voor de houtzagerijen, jaarlijks voert België een miljoen m<sup>3</sup> hout in, waarvan een belangrijk deel vanuit Scandinavië.

## Nieuwe mogelijkheden

Voortaan kan de zagerij dus haar productie aanbieden aan houtverwerkingsbedrijven met hoge toegevoegde waarde. “Wij verkopen veel aan de bouwsector voor de fabricatie van dakgebintes, maar ook aan industrieën die geschaafde producten gebruiken of tuinmeubelen produceren. Uiteraard blijven we ook onze klanten voor bekistings- en pallettenhout verder bedienen.” Houtzagerij Pauls exporteert nu ruim de helft van haar productie en richt zich op totaal andere markten in vergelijking met vroeger. “Daardoor vormen we steeds minder concurrentie voor andere Waalse zagerijen.”



## Hulp van B-Cargo

“Om onze activiteiten nieuw leven in te blazen, konden we rekenen op de samenwerking met B-Cargo. Het hout wordt gelost in de Belgische havens, maar moet nog in Bullange geraken. De optie van wegtransport was weinig realistisch. Vooreerst zou het niet makkelijk zijn om de nodige vrachtwagens te vinden om regelmatig een dergelijk tonnage te vervoeren. Bovendien zou een toevloed van zwaar wegverkeer de straten van het dorp Bullange al snel verzadigen. Om nog over de hinder voor de inwoners te zwijgen. “Dagelijks zouden er van 30 tot 40 vrachtwagens moeten aanvoeren, wat uiteraard uitgesloten is in een dorp. Trouwens, u kunt zich voorstellen welke behandelingsoperaties 40 vrachtwagens met zich meebrengen. Bovendien hebben we de garantie van een regelmatige bevoorrading nodig. Door de vele verkeersopstoppingen kan het wegvervoer ons dit niet verzekeren.” De houtzagerij werkt immers





met een zo klein mogelijke stock. "Het is dus van vitaal belang de we op stipte aankomsten kunnen rekenen. Zoniet zou ons productie-apparaat snel verlamd raken." Dankzij de nabijheid van het station, lag het voor de hand om voor de trein te kiezen. Maar dan moest wel nog een oplossing worden gevonden. "De lijn van Trois-Ponts naar Bullange was al enkele jaren gesloten voor het goederenverkeer", verklaart Christian Bizon, commercieel afgevaardigde van B-Cargo voor de houtsector. "Door samenwerking van alle betrokkenen zijn we erin geslaagd goederentreinen op deze lijn toe te laten. Dit was onontbeerlijk want de alternatieven om het hout in Vielsalm of Sourbrodt te laten aankomen, waren niet bruikbaar wegens de afstand die dan nog over de weg restte tot aan de houtzagerij." Momenteel verzorgen wekelijks vier complete treinen van ongeveer 1.250 m3 klokvast de aanvoer. "Zoals ik al zei, de zekerheid van de bevoorrading is essentieel voor ons", gaat

Manfred Pauls verder. "We ondertekenden een akkoord met B-Cargo dat ons de stipte aankomst van de treinen op het voorziene uur voor 100% garandeert."

### Aangepaste regeling

Om deze belofte te kunnen nakomen, organiseerde B-Cargo een speciale dienst voor de houtzagerij. "Vooreerst werkten we een programma van regelmatige treinen met vaste dienstregeling uit om de regelmatige bevoorrading te verzekeren. Daarnaast reserveerden we een wagenpark dat exclusief voor zagerij Pauls wordt gebruikt. Dit is een unicum in de houtsector. Tenslotte volgen we van nabij de wagenbewegingen, leeg of geladen, om ons van de permanente beschikbaarheid van het materieel te verzekeren." Dit transport kadert perfect in de doelstellingen van B-Cargo : grotere verzendingen, inleggen van reguliere treinen en optimalisatie van de wagenrotatie. De getroffen regeling functio-

neert perfect. De houtzagerij ziet dan ook een verhoogde treinfrequentie in 1999 vol vertrouwen tegemoet. Dan moet één konvooi per dag de productieverhoging opvangen. "Maar onze samenwerking met B-Cargo opent tevens perspectieven voor de export", onderstreept Manfred Pauls. "Wegens het kostenplaatje liet het wegtransport ons voorheen niet toe onze producten aan te bieden aan Italiaanse, Oostenrijkse en Spaanse klanten. Met de goede prijscondities van de trein is dit nu wel mogelijk. In dit verband merken we trouwens een evolutie. Vijf jaar geleden was het nagevoeg uitgesloten om een klant voor te stellen per trein te leveren. Nu stijgt het aantal buitenlandse ondernemingen dat over een spoorwegaansluiting beschikt voortdurend. Deze evolutie dienen we ongetwijfeld te zien in de context van de Europese eenmaking, die de verzending van goederen over grotere afstanden stimuleert."

*B-Cargo Bertrix  
Christian Bizon  
Commercieel afgevaardigde voor de  
houtsector  
Tel.: 0611 41.31.95  
Fax: 0611 41.50.95*

*Manfred Pauls  
Tel.: 080/64.01.00  
Fax: 080/64.76.21  
BCN 398: Houtned.doc*



Autotransport

# Mercedes A via Zeebrugge naar Groot-Brittannië

**Enkele maanden geleden is de commercialisatie van de Mercedes klasse A succesvol gestart. Mercedessen klasse A voor de Britse markt worden in Zeebrugge verscheept. Voor het eerst in de geschiedenis vervoert B-Cargo auto's met het sterlogo.**

**D**e meest compacte wagen uit de Mercedes-vloot, het model A, wordt gefabriceerd in het Duitse Rastatt, zo'n 20 km ten zuiden van Karlsruhe. De auto's voor de Britse markt worden in Zeebrugge verscheept naar de Engelse haven Purfleet, waar verdere distributie per truck gebeurt. Het 650 km lange traject Rastatt-

Zeebrugge wordt per trein afgelegd, waardoor B-Cargo voor het eerst in haar bestaan Mercedessen vervoert.

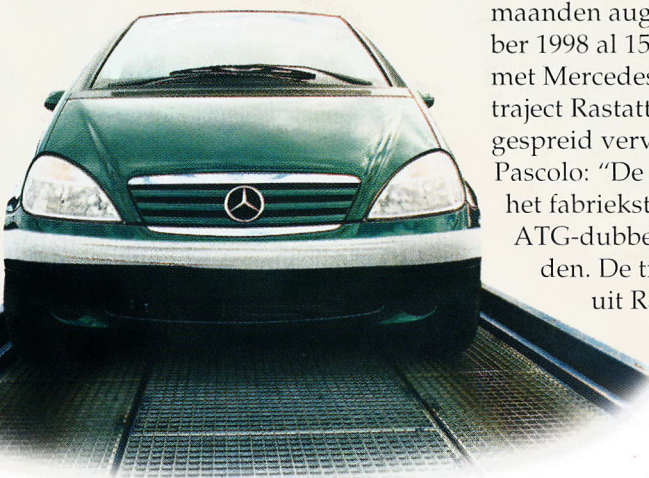
#### **Intensieve samenwerking**

Tony Pascolo, product manager autotransport: "De Daimler-Benz-groep maakte al gebruik van de trein voor het vervoer van auto's binnen

Duitsland, onder meer op de lijn Stuttgart-Bremerhaven. Omdat voor dit transport voor Zeebrugge werd geopteerd, werd ook B-Cargo bij het project betrokken. Het transport kon worden gerealiseerd door een intensieve samenwerking van alle betrokken partijen: de Duitse privéwageneigenaar ATG, de maritieme transporteur Cobelfret, belader Sea-Ro en uiteraard B-Cargo zelf. De voorbereiding begon reeds begin dit jaar. Belangrijke voorwaarden voor het binnenhalen van dit contract waren de verzekerde kwaliteit (schadevrij transport, JIT-levering), de kostprijs en de soepelheid van de totale logistieke ketting."

### Proeftransport

Op 6 juli laatstleden vond een proeftransport plaats. Vijf dubbeldek wagens met elk 10 Mercedessen klasse A aan boord vertrokken die dag vanuit Rastatt naar Zeebrugge. Ook dit proeftransport werd door B-Cargo Service Center Zeebrugge tot bij aankomst opgevolgd en dit in nauwe samenwerking met DB Cargo Brussel en de B-Cargo Service Centers Antwerpen en Gent-Zeehaven. Patrick Schiettecatte, manager van het Service Center Zeebrugge: "Dit proeftransport bood ons de mogelijkheid om aan Daimler-Benz niet enkel de kwalitatieve troeven van het spoorvervoer zelf te tonen,



maar eveneens onze klantgerichte service. Bij aankomst van deze proefzending, werd zowel door Daimler-Benz Duitsland en Groot-Brittannië, als door ons Service Center, een lokale kwaliteitscontrole uitgevoerd. Een test die we volgens de klant probleemloos doorstonden."

### 17.000 per jaar

Sinds het succesvolle proeftransport legden tijdens de maanden augustus en september 1998 al 150 spoorwagens met Mercedessen klasse A het traject Rastatt-Zeebrugge in gespreid vervoer af. Tony Pascolo: "De auto's worden op het fabrieksterrein zelf op ATG-dubbeldek wagens geladen. De trein vertrekt vanuit Rastatt op dag A

om 17.00 uur en komt voor de middag van dag C in Zeebrugge aan. Daar worden de auto's van de trein gereden, waarna ze onmiddellijk worden gecontroleerd door vertegenwoordigers van Sea-Ro. Tot Zeebrugge is Mercedes Duitsland verantwoordelijk voor het transport, daarna is dat Mercedes Groot-Brittannië. Bovendien is het de bedoeling om nog dit jaar op 2 volledige treinen per week over te schakelen. In totaal is een jaarlijks potentieel transportvolume van 1.700 spoorwagens voorzien, goed voor het vervoer van 17.000 Mercedessen klasse A. B-Cargo had al een flinke reputatie als autotransporteur en is verheugd nu ook Mercedes onder haar klanten te kunnen rekenen." □

De eerste successen

van een

langetermijnstrategie

# Wagens beantwoorden aan marktbehoeften

De laatste jaren heeft B-Cargo het beheer van haar wagenpark sterk gerationaliseerd. Meerdere successen werden terzake opgetekend.

Daarnaast werd aanzienlijk geïnvesteerd om het wagenaanbod te moderniseren. Alle inspanningen dienen om zo goed mogelijk aan de klantenbehoeften te beantwoorden, zowel nu als op langere termijn.

De B-Cargo dienst Wagens is gespecialiseerd in het commercieel langetermijnbeheer van het rollend materieel. De doelstelling is B-Cargo over goede wagens te laten beschikken, dus wagens die de klanten maximaal nut bewijzen. "Wij analyseren voortdurend de behoeften van onze klanten om de types en het aantal wagens te bepalen die nodig zijn op middellange en lange termijn", vertelt Paul Debacker, commercieel adviseur van de dienst. "Onze belangrijkste taak is dus om zo goed mogelijk de markevolutie aan te voelen."

## Verfijnd beheer

"Afgelopen twaalf maanden verminderden wij het wagenpark, bestemd voor de B-Cargo diensten met 10% om tot ongeveer 12.000 wagens te komen", gaat Paul Debacker verder. "Het verouderd materieel werd geëlimineerd en wij verhuurden wagens die voor ons niet langer nuttig waren."







Deze maatregel past in het kader van de rationalisatie van het spoortransport met als doel de operationele kosten te verlagen.

“Ondanks de inkrimping van de vloot slaagden wij erin om de belading van de netwagens met 14% te laten stijgen. De gemiddelde rotatie ging van 3,2 tot 4 transporten per wagen per maand of een stijging van 25%.” Cijfers die niet enkel de betere efficiëntie van het wagenbeheer aantonen, maar ook belangrijke commerciële successen weergeven.

## Samenwerking

Steeds met een beter beheer van het wagenpark voor ogen, ondertekende B-Cargo - na het akkoord met Nordwaggon - een nieuwe partnerovereenkomst met Transengrais. Dit akkoord voorziet een gezamenlijke exploitatie van wagens bestemd voor mesttransport. De pool is samengesteld met materieel van B-Cargo, France-Wagon en Ermewa-Sati. Al na enkele maanden exploitatie gaf deze synergie uiterst positieve resultaten. De door deze pool beheerde wagens kennen een uitstekend rotatiegemiddelde.



## Belangrijke investeringen

Enkele maanden geleden begon B-Cargo met het grootste aankoopprogramma sinds 1975. “Wij hebben de vaste wil om te investeren in wagens bestemd voor groeimarkten.” Ruim 1.600 wagens zijn besteld, geleverd of in aankoopprocedure:

- Gesloten coilwagens (Shimmns): 200 wagens geconstrueerd door Costaferröviaria, 450 wagens geconstrueerd in de werkplaatsen van de NMBS. De wagens van Costaferröviaria zijn reeds geleverd, net zoals een deel

van het bij de NMBS bestelde materieel. Het resterende deel arriveert tussen nu en juni 2000. De gesloten coilwagens beantwoorden aan een strikte behoefte van de staalindustrie die bepaalde van haar producten perfect wenst te beschermen tijdens het transport. Het gaat om schoongemaakt of bekleed plaatijzer van hoge kwaliteit, voornamelijk bestemd voor de auto-assemblage.

- 2-assige containerwagens (Lgnss): 100 wagens.
- 4-assige containerwagens (Sgnss): 500 wagens.





pinnen. Deze werken zijn beëindigd.

- Coilwagens: transformatie van 50 stortwagens (Taems) in coilwagens.

Andere werken zijn eveneens voorzien.

- Steenkool (Fals 1000 F5/F7): herindienststelling van 400 wagens na reconstructie van de laadbak (einde voorzien in december 1999).
- Palettentransport (Rils): montage van het Easy Clamp-systeem op 100 wagens. Dit door de NMBS gebrevetteerd systeem vergemakkelijkt het vastzetten van gepalettiseerde vrachten en voorkomt het gebruik van de vervelende houten stutten.
- Stortbakwagens (1004 D1): complete renovatie van 400 wagens met een nieuw systeem en besturing van de dakbedekking. Deze wagens zijn

## Wagens beantwoorden aan marktbehoeften

- Open coilwagens (Shmmns): 500 wagens.
- Transport van zinkconcentraat (Talns): 55 wagens.

De laatste vier wagentypes worden geleverd vanaf 2000.

### Aanpassingen

De wagens hebben een lange levensduur van ongeveer 25 jaar. Maar tussen het tijdstip van constructie en van afschrijving wijzigen de transportcondities vaak, hetzij door nieuwe producten, hetzij door veranderende technische specificaties. Ook dan weet B-Cargo zich aan de klantenbehoeften aan te passen door vaak aanzienlijke renovaties van haar wagens. Renovaties die tevens

een economischer gebruik van het materieel mogelijk maken.

- Schroottransport (Fas): transformatie van 130 stortbakwagens (Eaos), waarvan 90 door de Ateliers van Joigny. Montage van nieuwe bakken met een grotere resistentie en metalen laadvloer.
- Gesloten coilwagens (Shimms): de steunwieg van 571 wagens kregen een multiplexbekleding om de optimale bescherming van de staalrollen te waarborgen. Deze werken werden begroot op drie jaar en eindigen in 1998.
- Steenkool (Fains 1000 F9): 500 wagens krijgen een nieuwe laadbak. Het einde van de leveringen is voorzien voor 2000.
- Containerwagens (Lgs): modernisatie van 200 wagens. Wegnemen van plankenvloer en van laterale steungeleidingen en plaatsen van vastzet-



bestemd voor het transport van meststoffen en van kalk. Deze werken worden beëindigd in 2001.

- Containerwagens (Sgmmns): montage van VMS-wielen op 150 aan Intercontainer/ Interfrigo verhuurde wagens. B-Cargo is de eerste spooronderneming die deze totaal nieuwe wielen monteert. De wielen zijn ontworpen voor bergspoorlijnen en weerstaan veel beter de enorme druk die ze door het intensief remmen in de bergen te verduren krijgen. Dit elimineert het risico op breuk en uiteraard de kans op vertraging.

## Gehuurde wagens

Een nauwkeurig beheer vereist in bepaalde gevallen het gebruik van huurwagens om snel over gespecialiseerd materieel te beschikken. Momenteel

gebruikt B-Cargo 1.400 wagens, gehuurd van derden. In 1998 werden verschillende nieuwe contracten getekend:

- 4-assige containerwagens (Sgnss): 100 wagens om het gecombineerd vervoer verder te ontwikkelen.
- Ijzererts (Fals): 165 wagens door de herneming van de

activiteiten van Duferco-Clabecq.

- Zandtransport (Tappns): 20 stortbakwagens van het allernieuwste type.

## Wagenverhuur

Sinds 1995 voert B-Cargo promotie om overtollige wagens te verhuren. "In drie jaar tijd



steeg het aantal verhuurde wagens van 800 tot 1.900. We weten nu reeds dat dat er in 1999 2.400 zullen zijn", aldus Paul Debacker. "Tegelijkertijd steeg het aantal door ons bediende markten van vier tot tien landen. Om deze activiteit te ontwikkelen, kunnen we rekenen op de samenwerking met onze agentschappen in het buitenland. Zo gaf Jean-Marie Niessen van het agentschap in Köln, ons enkele vruchtbare contacten in Duitsland, Oostenrijk en Polen. Het resultaat is dat wij ons steeds meer profileren als echte internationale wagenverhuurders. Dit kan eigenaardig lijken voor een spoornet, maar past perfect in ons rationalisatieprogramma." □

19 en 20 september 1998: Gentse Havenfeesten

## 2.500 bezoekers ontdekken station Gent-Zeehaven

Naar aanleiding van de door het Gentse Havenbedrijf georganiseerde Havenfeesten, zette station Gent-Zeehaven op zaterdag 19 en zondag 20 september haar deuren wagenwijd open voor het grote publiek. Frans Govaert, verantwoordelij-



ke servicecenter Gent-Zeehaven: "Zo'n 2.500 bezoekers maakten er onder meer kennis met onze diverse types goederenwagens, zagen een blokpost en de rangeerheugel in werking en leerden onze verschillende diensten kennen via een dia-voorstelling. Pendeltreinen verbonden de eigenlijke havenfeesten aan loods 20 met de spoorevenementen in het station. Een aldaar tentoongestelde stoomlocomotief gaf het geheel een feestelijke toets. In een wedstrijd was een Eurostartrip naar Londen te winnen. Het doel van dit opendeurweekend was uiteraard niet zozeer om extra business te bewerkstelligen, maar vooral de B-Cargodiensten beter bekend te maken bij het grote publiek. De Gentse Havenfeesten zijn een echt volksfeest en met deze bijdrage zijn we zeker in ons opzet geslaagd".

23 en 24 september 1998: Mainport 98 / Antwerpen

## EERSTE EDITIE VAN GESPECIALISEERDE TRANSPORTBEURS

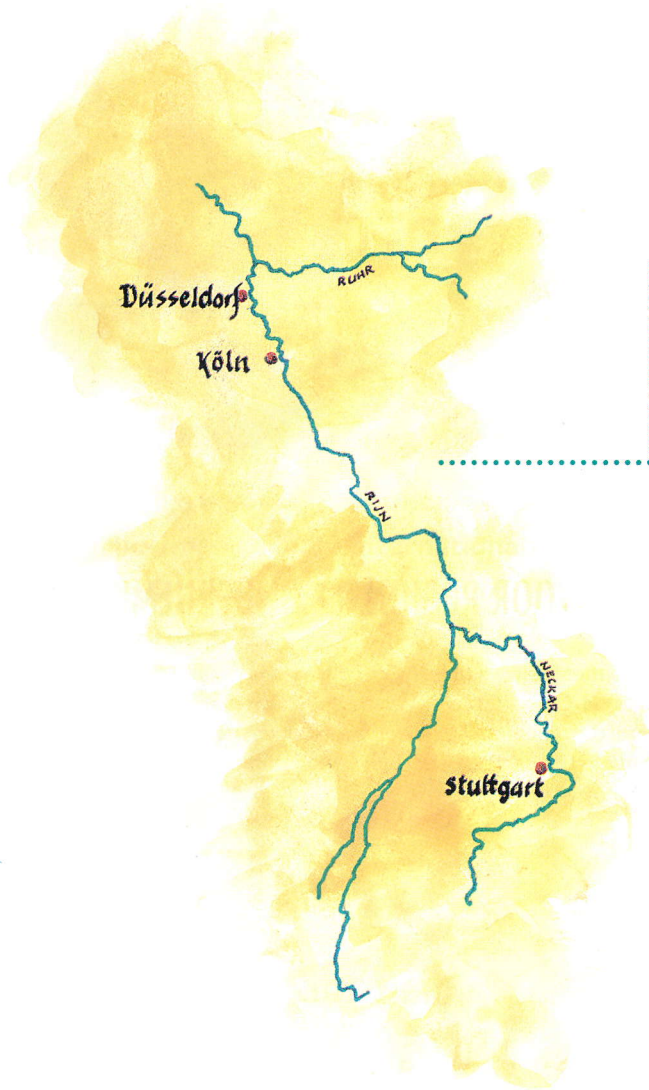
Op woensdag 23 en donderdag 24 september 1998 werd in het Hilton Hotel aan de Groenplaats te Antwerpen voor het eerst de gespecialiseerde transportbeurs Mainport georganiseerd. Ook B-Cargo en Inter Ferry Boats waren met een stand aanwezig. Odi Mets, commercieel afgevaardigde B-Cargo: "Op de beurs werden alle verschillende transportmodi belicht die de Antwerpse haven bedienen. In dat opzicht kon B-Cargo uiteraard niet ontbreken. Andere deelnemers waren onder meer vertegenwoordigers uit de maritieme wereld, expediteurs en spooroperatoren. De beurs was enkel op uitnodiging toegankelijk, in totaal

kwamen er zo'n 2.900 professionele bezoekers over de vloer. B-Cargo zelf had 200 personen uitgenodigd. De

bedoeling was vooral om op een informele wijze bestaande relaties met bijvoorbeeld expediteurs, goederenbehan-

delaars en de industrie te onderhouden en nieuwe contacten te leggen".





11 tot 13 februari 1998:

EuroCargo Düsseldorf

## CONTACTEN MET KLANTEN UIT KOLEN- EN STAALINDUSTRIE

Jaarlijks wordt afwisselend in Düsseldorf en Stuttgart de gespecialiseerde transport- en logistiekbeurs EuroCargo georganiseerd. Editie '98 van EuroCargo ging door van 11 tot 13 februari 1998 in Düsseldorf. Ernst Van der Stockt, verantwoordelijke B-Cargo Keulen: "EuroCargo is weliswaar internationaal van opzet, maar toch vooral op de Duitse markt gericht. Naast transportmaatschappijen en carriers zijn er onder meer ook heel wat softwarebedrijven aanwezig met logis-

tieke programmatuur. De B-Cargo stand - die onder meer RailEdi voorstelde - mocht vooral klanten uit de kolen- en staalindustrie van het Rijn- en Ruhrgebied verwelkomen. Volgend jaar is B-Cargo ook aanwezig op de Europese beurs Transport '99 in München".

**Van 1 tot 3 december 1998:**  
**Intermodal Rotterdam**

## Alles over gecombineerd vervoer

Intermodal, dat plaatsvond in Rotterdam van 1 tot en met 3 december 1998, is één van de belangrijkste bijeenkomsten voor iedereen die actief is in het gecombineerd vervoer. Naast vertegenwoordigers van het wegtransport, de zeevaart, de binnenscheepvaart en de spoorwegen, treft men er ook logistieke specialisten. Bezoekers kunnen er niet enkel terecht in een groot aantal standen (waaronder die van B-Cargo), maar kunnen tevens deelnemen aan verschillende workshops. Enkele voorbeelden van onderwerpen die aan bod komen zijn: intermodale operaties, uitrusting en materieel, koeltransport, de mondialisering van de logistiek, chemische producten en Europese politiek. "Dit salon is erg belangrijk voor ons", zegt Eric Peetermans, verantwoordelijke voor gecombineerd vervoer bij B-Cargo. "Wij zijn dan ook elk jaar op Intermodal aanwezig".



In de loop der jaren bevestigde het Luikse Salon Initiatives een succesvolle reputatie. Zoals steeds nam B-Cargo in oktober deel aan dit evenement dat steevast een aanzienlijk aantal bedrijven uit de regio aantrekt. "Voor ons is dit de ideale gelegenheid om onze klanten in een ontspannen atmosfeer te ontmoeten", vertelt Albert Collin, verantwoordelijke van het B-Cargo Service Center te Luik. "Wij stellen hen uitgebreid al onze beschikbare diensten voor. Meteen polsen we ook naar alle mogelijke wensen van de klanten. Velen maken van de gelegenheid gebruik om ons hun vragen en opmerkingen mee te delen.



Van 15 tot 17 oktober 1998: Initiatives Luik

## PLAATS VAN AFSPRAAK VOOR REGIONALE ONDERNEMINGEN

Dit salon resulteert dus vaak in het openen van nieuwe dossiers." Naast het verdiepen van de

relaties met bestaande klanten, legt B-Cargo Luik er uiteraard ook contacten met potentiële klanten.

"Daarnaast kunnen we aan een relatief groot publiek onze activiteiten beter bekend maken."

Van 17 tot 20 maart 1998: SITL Parijs

## Voorstelling van de meest performante diensten van B-Cargo

Van 17 tot 20 maart 1998 vond in Parijs de 15de editie van de Internationale Week voor Transport en Logistiek (SITL) plaats. "Met 650 exposanten en 24.000 professionele bezoekers is SITL één van de grootste transport- en logistieke beurzen in Europa", verklaart Michel Marteau, B-Cargo commercieel vertegenwoordiger te Parijs, die bijna 200

klanten en prospecten op de stand mocht verwelkomen. "Met producten als EdiCargo of de elektronische vrachtbrief bewijst B-Cargo haar vooruitstrevendheid en haar voortrekkersrol inzake informatica-integratie in Europa. Michel Marteau: "Onder meer door de succesvolle multifunctionele spoorplatformen kan B-Cargo partnerships inzake intermodaal vervoer opzetten. De aanwezigheid van B-Cargo op evenementen als SITL is essentieel voor de ontwikkeling van onze internationale activiteiten. De belangrijkheid van de Franse groepen resulteert in steeds meer verkeersstromen van België naar andere landen dan Frankrijk."



# Invoering Euro en millenniumbom tijdig opgevangen

**Met rasse schreden naderen twee belangrijke deadlines met een aanzienlijke impact op de internationale economische wereld. Op 1 januari 1999 wordt de Euro een geldig betaalmiddel in de 11 deelnemende Europese landen. Op 1 januari 2000 loert het informatica-millenniumprobleem. Als onderdeel van haar globale klantenservice brengt B-Cargo beide uitdagingen ruimschoots op tijd tot een goed einde.**

Eén van de belangrijkste voorwaarden voor de verdere optimalisering van de ééngemaakte Europese markt was de invoering van een stabiele eenheidsmunt. Op 1 januari 1999 is het zover. Dan wordt de Euro een geldig betaalmiddel. Amper een jaar later wacht reeds een nieuwe deadline, van een gans ander allooi. Tijdens de pioniersjaren werd om dure geheugenruimte te sparen het jaartal in computers en computergestuurde toestellen met twee cijfers aangeduid. In het jaar 2000 (jaar '00') dreigden ettelijke systemen wereldwijd tilt te slaan. Roger Galerín, Algemene Diensten B-Cargo: "Beide gegevens plaatsten de ondernemingen voor een belangrijke uitdaging. Dat was voor B-Cargo niet anders. Nu al kunnen we onze klanten meedelen dat beide tijdig zijn opgelost, dankzij een

grondige voorbereiding door interne specialisten."

## Vlotte overgang naar Euro

Met de voorbereiding tot de invoering van de Euro werd reeds twee jaar geleden gestart. Jacques Balant, B-Cargo Clearing & Facturatie, die als lid van de speciale NMBS-werkgroep 'Euro' de overgang hielp voorbereiden: "De invoering van de Euro op 1 januari 1999 heeft voor de B-Cargo klanten op diverse vlakken een invloed. Voor de deelmarkt-leiders stellen zich weinig problemen in hun contacten met de klanten via bijvoorbeeld prijs-offertes en contracten. Nu al zijn ze vrij om met vreemde munten te werken, vaak in Duitse Mark. Zo wordt bijvoorbeeld voor de klanten uit de automobielsector reeds jarenlang in ECU gerekend, via het CIA-tarief 8620. Ook in verband met de bevrachting wordt, naast in BEF, al een hele tijd in andere munten gerekend. Daar zal de overschakeling naar de Euro dus probleemloos verlopen."

## Vooraf facturatie

Volgens Jacques Balant zal de grote verandering zich vooral voordoen op het vlak van de facturatie. "Tot nu toe moest dit wettelijk gezien steeds in BEF gebeuren, ook al konden de klanten wel al via een aparte rekening in vreemde mun-

ten betalen op grond van de bevrachtingsbijlage. Vanaf 1 januari 1999 wordt de totale factuurprijs zowel in BEF als in Euro vermeld. De klanten kunnen dan kiezen om te betalen in BEF via het B-Cargo overschrijvingsdocument of in Euro via documenten van hun eigen bank. Verwacht wordt dat grote klanten uit de automobielsector, staalnijverheid en chemische industrie - die nu al vaak in ECU werken - voor de Euro zullen opteren. Vanaf 1 januari 1999 zal de Euro voor de elektronische facturatie ook als referentiemunt gebruikt worden. Vanaf 1 januari 2001 hanteren alle spoorwegdiensten - dus ook B-Cargo - enkel nog de Euro. Wettelijk zijn we dan wel nog een jaartje verplicht om het bedrag ter informatie ook nog in BEF uit te drukken."

## 3,2,1... 2000

De dienst Informatica is eveneens al twee jaar bezig met de adaptatie van programma's ter voorbereiding op de millenniumwissel. "Het zogenaamde 'Y2K-probleem' heeft binnen de NMBS in totaal op niet minder dan 530 items een impact. Deze worden beheerd door de dienst Informatica. Dat gaat van eenvoudige zaken als de stationsklokken tot ingewikkelde besturingssystemen en toepassingsprogramma's. Een tiental informatici zijn bezig met alle programma's te checken en indien nodig aan te passen om de kaap van 1 januari 2000 probleemloos te ronden", aldus Philippe Gengoux van het NMBS Dienstencentrum Informatica. "Specifiek voor de B-Cargo klanten stellen zich nog weinig problemen. Zo is het EdiCargo-programma bijna Y2K-compatibel, net zoals het RailEdi-toepassingsprogramma." □

**D**e steeds veranderende factoren verbonden aan de marktevolutie hebben in 1998 aangetoond dat B-Cargo enkel kan slagen indien we ons volledig ten dienste stellen van de klant.

We hebben een grondige structurele verandering ondergaan om op een creatieve manier optimaal op elke transportbehoefte te kunnen inspelen.

Het is dan ook in naam van al mijn medewerkers dat ik u een in alle opzichten succesvol 1999 toewens.

**P. Struman**

Het enthousiaste B-Cargo team staat klaar, om samen met u, deze uitdaging verder aan te gaan en ten volle waar te maken in 1999.

