

Driemaandelijks
1/99



EDICARGO

*Toegevoegde waarde
aan
kwaliteitstransport*



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.com>

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. 49 221/14 118 70
NOVARA - Tel. 39/0321/39 31 15



3 CNO: "De trein is het veiligste transportmiddel"

Meststoffenproducent CNO Oostende voert jaarlijks zo'n 100.000 ton ammoniak per trein aan. Veiligheid, flexibiliteit en goede samenwerking met B-Cargo: enkele redenen waarom het spoor de eerste keuze is.



6 Dematex: totaal vertrouwen in de spoorwegen

Dematex voert vanuit Italië huishoud- en toilet-papierwaren in per trein. Een transportformule die belangrijke commerciële voordelen met zich meebrengt.



8 Caterpillar: beheersing van de logistieke ketting

B-Cargo participeert in het transport van Caterpillar-graafmachines die in Grenoble worden gefabriceerd. Een hoogkwalitatief transport dat just-in-time wordt uitgevoerd.



10 Nieuw in de Edicargo software

De nieuwe versie van Edicargo, de software om vrachtbrieven op te stellen, integreert voortaan de douaneformaliteiten.



”De trein is het veiligste transportmiddel”

Sinds 1989 vervoert B-Cargo jaarlijks zo'n 100.000 ton ammoniak met bestemming CNO in Oostende voor de productie van meststoffen.”De trein is niet enkel onze eerste keuze om veiligheidsredenen”, zegt Luc Tirez, verantwoordelijke Productie en Logistiek bij CNO. “Ook de flexibiliteit en de vlotte samenwerking met B-Cargo zijn sterke troeven van het spoor.”

De meststoffenfabriek Chemische Nijverheid Oostende (CNO), gelegen aan de Oudenburgsesteenweg 102 te Oostende, is een dochter van BASF Antwerpen. CNO zelf werd in 1982 opgericht, maar de chemische activiteiten op deze locatie begonnen echter al veel vroeger. “Nog voor de eerste wereldoorlog stond hier een gasfabriek die stadsgas leverde aan Oostende. In de jaren '20 bouwde UCB (Union Chimique Belge) er een ammoniakfabriek, een belangrijke

grondstof voor de productie van meststoffen. Overschakeling naar het aanmaken van de meststof ammoniumsulfaat was dus een logisch gevolg”, vertelt Luc Tirez. “Toen UCB in 1982 haar activiteiten in Oostende van de hand deed, werden de op het 60 ha grote terrein gelegen fabrieken in vier aparte bedrijven opgedeeld. De meststoffenactiviteiten werden overgenomen door BASF en ondergebracht in het nieuwe bedrijf CNO.”

"De trein is het veiligste transportmiddel"

1200 ton meststof per dag

Anno 1998 telt CNO ruim 200 medewerkers en beschikt over een jaarlijkse productiecapaciteit van 400.000 ton meststoffen die 24/24 uur worden aangemaakt. In de grote opslaghallen voegen lopende banden per uur 50 ton meststofkorrels aan torenhoge hopen toe. Bulldozers rijden af en aan en nemen onafgebroken grote happen uit de meststofberg om er de laadplaatsen mee aan te vullen. De fabriek zelf is een wirwar van pijpleidingen die grote draaiende trommels met de nodige grondstoffen voeden. "De meststof is een verbinding tussen ammoniak en salpeterzuur, gemengd met een inerte stof zoals zand of dolomiet. Computergestuurde meetapparatuur controleert constant de samenstelling. De meststof wordt nadien gegraneerd tot korrels en van een antikleeflaag voorzien", legt Luc Tirez uit. "Onze klanten zijn groothandelaars in meststoffen, de eindgebruikers zijn landbouwers. Onze productie gaat naar Scandinavië (Denemarken en Zweden), Duitsland, België, Frankrijk, Spanje en Portugal. Zo'n 70% van de afvoer gebeurt per schip. De rest is voor de plaatselijke markt (België en Noord-Frankrijk) bestemd en wordt afgehaald door vrachtwagens. Daarnaast produceert CNO ook nog zui-vere vormen van ammoniakaal water en salpeterzuur,



Luc Tirez, verantwoordelijke productie en logistiek bij CNO.

bestemd voor de elektronische industrie voor de productie van computerchips."

Aanvoer per trein

CNO gebruikt jaarlijks zo'n 100.000 ton ammoniak. "Tot in 1988 beschikten we hier over een eigen kleine ammoniakfabriek. Het tekort werd toen al aangevoerd per trein. Maar de productiecapaciteit was niet groot genoeg om rendabel te zijn. Daarom kopen we sinds 1989 onze benodigde ammoniak buitenshuis aan. "De ammoniakaanvoer gebeurt volledig per trein. Daartoe huren we een 60-tal 4-assige ketelwagens bij verschillende gespecialiseerde privémaatschappijen. Deze P-wagens hebben meestal een inhoud van 90 m3, goed voor zo'n 45 ton netto laadvermogen. De ammoniak wordt vervoerd als vloeibaar gas en staat onder een druk van 8 tot 10 bar."

Uiterst praktisch

Dagelijks voert B-Cargo gemiddeld 11 dergelijke ketelwagens via station Gent-Zeehaven aan. Plaats van bestemming is het goederenstation Oostende Chemie, dat net naast CNO is gelegen. "Dit is uiterst praktisch en laat toe dat onze eigen locomotief de wagens makkelijk kan ophalen om ze via onze eigen spoorinfrastructuur (totale lengte 3,8 km) naar de losplaatsen te brengen. Daar wordt de ammoniak overgepompt in een grote bolvormige opslagtank, van waaruit alle productie-eenheden worden gevoed. De wagens worden elke weekdag stipt om 7.30 uur geleverd. We beschikken immers slechts over een maximale opslagcapaciteit van 1.000 ton ammoniak. Omdat CNO een non-stop productieproces hanteert, is het van het allergrootste belang dat we nooit zonder voorraad vallen. Daarom voor-





ziet B-Cargo speciale opvolging van de wagens in geval van bijvoorbeeld een verlengd weekend. Indien nodig wordt zelfs op zaterdag geleverd. Dergelijke vormen van flexibiliteit zijn één van de kenmerken van B-Cargo dienstverlening die we enorm waarderen."

Veiligheid eerst

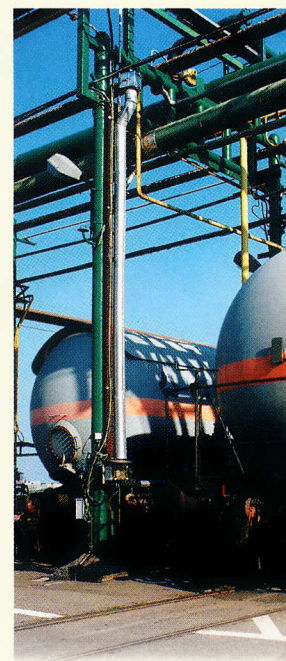
Wegens de giftigheid van ammoniak dient er bij het transport enorm gelet te worden op de veiligheid. "Daarom kiezen alle grote industriële afnemers van ammoniak steevast voor het spoorvervoer. De trein is hiertoe het veiligste transportmiddel. Er wordt ook voortdurend nauwgezet toegezien op de toestand van de wagens. Continu wordt zo'n 10% van ons wagenpark gecontroleerd en getest. Maar uiteraard biedt de trein nog heel wat andere voordelen", meent Luc Tirez. "Vervoer per

spoor is ideaal voor de regelmatige aanvoer van grotere hoeveelheden. Dit laat ons toe om kleinere voorraden aan te houden. Het is dan wel noodzakelijk dat de JIT-levering gewaarborgd is. Tot nu toe is B-Cargo daar altijd probleemloos in geslaagd. Normaal plannen we de aanvoer zo'n 14 dagen vooraf. Maar bij onvoorziene omstandigheden volstaat een eenvoudig telefoontje, waarna B-Cargo een oplossing probeert te zoeken." Roland Van Maldegem, commercieel afgevaardigde B-Cargo Brugge: "Desnoods contacteert B-Cargo de belangrijkste stations langs de reisweg om ervoor te zorgen dat alle wagens met de eerstvolgende trein worden meegenomen. Dit geldt zelfs voor lege wagens die ook tijdig bij de leveranciers moeten aankomen, om een kettingreactie te vermijden. Dankzij de recent gestarte B-Cargo servicecentres wordt

de opvolging van de wagens nog geoptimaliseerd."

Prima samenwerking

"Onze jarenlange samenwerking met de spoorwegen verloopt prima. We weten inmiddels dat we steevast op B-Cargo kunnen rekenen voor een stipte levering van onze belangrijke grondstof ammoniak. Zelfs bij onverwachte problemen werden we nog nooit voor een voldongen feit geplaatst. Dat geeft een verantwoordelijke voor de productie en logistiek een heel geruststellend gevoel. Ik ben dan ook een tevreden spoorwegklant", lacht Luc Tirez die dit met een laatste voorbeeld nogmaals illustreert. "Recent besliste Duitsland onverwacht dat alle wagens met een bepaald soort draaistellen moesten worden gereviseerd. Vanaf een bepaalde datum mochten die niet meer op het Duitse net rijden. Het ging om duizenden wagens in Europa, waaronder enkele wagens die ook CNO gebruikt. We contacteerden onmiddellijk B-Cargo en samen dokterden we een oplossing uit. We huurden een aantal wagens van BASF Ludwigshaven en zochten dichterbij gelegen leveranciers om de rotatiesnelheid van de beschikbare wagens te vergroten. Dankzij de vlugge reactie liep ons productieproces op geen enkel ogenblik gevaar om stil te vallen." □



Dematex: totaal vertrouwen in de spoorwegen

De in het Naamse Malonne gevestigde onderneming Dematex is gespecialiseerd in de import, export en distributie in België van drogisterijproducten, in het bijzonder van huishoud- en toilet papierwaren. Om die producten vanuit Italië te vervoeren, rekent Dematex op de trein. Een bijna filosofische keuze die zich echter ook vertaalt in belangrijke commerciële voordelen.

Dematex voert voornamelijk huishoud- en toilet papierwaren in die worden gefabriceerd door de groep Sofidel, de vierde Europese producent in de sector. "Deze groep heeft zich inzake haar transport weloverwogen geëngageerd in een spoorwegpolitiek", verklaart Michel Defosse, afgevaardigd beheerder van de onderneming in Malonne. "Een keuze die wij volledig onderschrijven, in het bijzonder omwille van milieubeschermingsredenen." In dit opzicht dient nog gezegd dat het ruime papiergamma dat Dematex in België invoert, ook toilet papier bevat waarvan de verpakking - die op plastic lijkt - volledig biologisch afbreekbaar en oplosbaar is in water. "Dit product is uniek in België. Onze bekommernis om het milieu is dus geen ijdel woord. Onze toewijding aan het spoor evenmin, trouwens. In die mate zelfs dat wij niet aarzelden om in 1995 te verhuizen vanuit Gembloux, waar wij nochtans net overgegaan waren tot uitbreiding. Maar de plaatselijke spoorlijn werd ontmanteld, dus vertrokken wij zonder de minste aar-

zeling."

In de industriezone van Malonne vond Dematex haar nieuwe locatie in bestaande gebouwen die beschikten over een directe spoor aansluiting.

"De installaties zijn perfect, wij kunnen vier wagens tegelijkertijd lossen op een overdekte, dubbele kade. Onze goederen, die water vrezend, blijven dus uitstekend beschermd." Maar ook daar, voor de komst van de onderneming, dreigde het spoor gesloten te worden.

"Met de hulp van B-Cargo konden wij de betrokken verantwoordelijken overtuigen dit spoor in dienst te houden."

Groot volume, weinig gewicht

De groep Sofidel steunt haar transportpolitiek dus op de spoorwegen. "Het is een door-dachte keuze, ingegeven door ecologische overwegingen", benadrukt Michel Defosse.

"Maar de groep is er ook van overtuigd dat wegvervoer steeds minder uitvoerbaar wordt en dat binnen enkele

jaren de spoorwegen zullen gelden als de oplossing bij uitstek. De verantwoordelijken van de groep Sofidel menen dat het beter is niet zolang te wachten en nu al volop de kaart van het spoor te trekken. Een mening die wij volledig delen."

De papierproducten zijn afkomstig van Italië, van één van de fabrieken van de Sofidel-groep in Lucca. "Het gaat om een transport met een groot volume, maar met weinig gewicht", legt Philippe Van Overmeire uit, verantwoordelijke voor hout en afgeleide producten voor Italië bij B-Cargo. "Moeilijk te vervoeren goederen dus. Maar de spoorwegen konden een efficiënte en vooral rendabele oplossing aanreiken."

"Het is evenzeer belangrijk om weten dat onze goederen een geringe waarde vertegenwoordigen, zeker uitgedrukt per ton", onderstreept

Michel Defosse.

"De concurrentie is erg hevig in de sector.

Eén van de middelen





om zich te onderscheiden is het opzetten van een betrouwbaar distributiesysteem, met een uitstekende service voor de klanten. De goederen moeten dus zo snel mogelijk roteren. Daarom leggen wij - ondanks de afmetingen van onze magazijnen - praktisch geen stock aan. Net voldoende om te kunnen beantwoorden aan een plotselinge toename van de vraag."

Op het spoor gesteunde logistiek

De spoorwegen en de onderneming Danzas ontwikkelden een volledig systeem met de

groep Sofidel om de bevoorrading van de verschillende Europese landen te perfectioneren. Een systeem waarbij ook Dematex rechtstreeks haar voordeel doet. "Metalen wagens met schuifdeuren werden speciaal vervaardigd voor het vervoer van deze delicate goederen", legt Philippe Van Overmeire uit. "Er is een verbindingsslot gereserveerd van Lucca naar Duitsland via Zwitserland, om de goederen met complete (blok)treinen te kunnen verzenden. Deze treinen genieten vaste uurregelingen en vergen een minimum aan rangeeroperaties. In Mannheim, wordt de trein losgekoppeld en worden de wagens gestuurd naar de verschillende eindbestemmingen, zowat overal in Europa."

Grote snelheid

Wekelijks komen ongeveer zes wagens aan bij Dematex in Malonne. "Het opgezette circuit is zeer performant", gaat Philippe Van Overmeire verder. "Van Italië naar Malonne doen de wagens er doorgaans 36 uren over, soms 48 uren. Dit uitstekende resultaat is te danken aan de nauwe samenwerking tussen de verschillende partners van de transportketting tot aan het nabije station van Monceau, dat de wagens erg snel naar de magazijnen van Dematex brengt." Dematex hoeft slechts de wagens te lossen om snel te kunnen leveren aan de grootwarenhuizen. Deze worden vooral bevoorrad met producten die onder hun eigen distributiemark worden gecommmercialiseerd. "Het spoor is voor ons de ideale oplossing", benadrukt Michel Defosse. "Slechts één voorbeeld, naast de snelheid van de aanvoer: met de trein beschikken wij over voldoende tijd om

de wagens efficiënt te lossen, wat niet onbelangrijk is. De rollen bereiken ons immers meestal in verpakkingen van enkele eenheden. Wij moeten ze dus op een pallet plaatsen en inpakken met een film. Dat kunnen wij realiseren tijdens het lossen van de wagens zelf. Met een vrachtwagen is dit niet mogelijk. Die moet zo snel mogelijk gelost worden. Dan zouden wij dus rekening moeten houden met een extra vertraging om de bestellingen klaar te maken, na een tijdelijke opslag van de goederen in het magazijn."

Voortdurende groei

De spoorwegen bieden Dematex, de nummer drie op de Belgische markt inzake huishoud- en toiletpapierwaren, dus de mogelijkheid om te blijven groeien. Het 25 medewerkers tellende familiebedrijf realiseerde in 1998 een omzet van 400 miljoen BEF en hoopt tegen 2000 het half miljard te bereiken. "Wij breiden voortdurend ons productengamma uit", verklaart de afgevaardigd beheerder van Dematex. "Wij distribueren ook reeds vuilniszakken en andere drogisterijproducten. Ons bedrijf beschikt over drie opleggers, drie trekkers en twee vrachtwagens om onze producten bij de grootwarenhuizen te leveren. Onze originaliteit bestaat erin dat wij onafhankelijk invoerder en distributeur zijn. Wij kopen dus onze goederen bij onze leveranciers en zijn tevens de realisatoren van hun commerciële strategie in België."

"Binnenkort voeren wij ook papier in, afkomstig van de nieuwe fabriek van de groep in Nancy en huishoudlinnen vanuit Lucca", aldus Michel Defosse. "Wij hopen in dit verband opnieuw op de spoorwegen te kunnen rekenen." □

B-Cargo participeert in het transport van Caterpillar-graafmachines die in Grenoble worden gefabriceerd en bestemd zijn voor overzeese export. Een hoogkwalitatief transport dat just-in-time wordt uitgevoerd. Tot grote tevredenheid van de Amerikaanse fabrikant die heeft beslist om de samenwerking met het spoor nog uit te breiden.

VAN GRENOBLE NAAR ANTWERPEN

VOOR OVERZEESSE EXPORT



Caterpillar: beheersing van de logistieke ketting

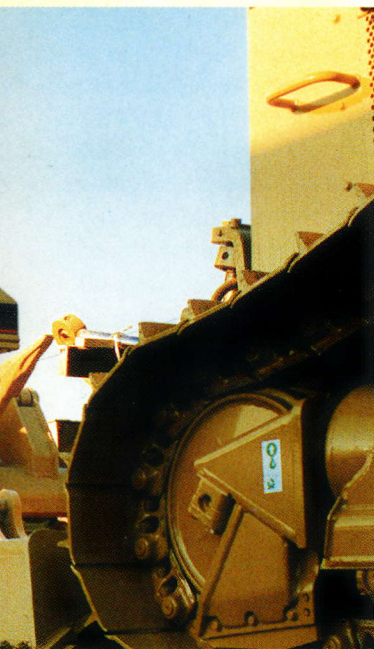
In hun beroemde gele outfit gaan de Caterpillar-graafmachines niet onopgemerkt voorbij. Hun gewicht varieert van 10 tot 25 ton en door hun buitenmaatse afmetingen vereisen verschillende modellen vervoer op wagens met verlaagde basis. Soms is zelfs een speciale vergunning vereist om ze per trein te kunnen vervoeren. Caterpillar beschikt over meerdere fabrieken in Europa, waaronder die in Grenoble. Daar werden in 1998 nagenoeg 5.300 machines geproduceerd. Ongeveer 70% van de in Grenoble gefabriceerde toestellen gaat richting Benelux. Ofwel zijn ze bestemd voor de interne markt, ofwel worden ze in onze havens verscheept voor wereldwijde overzeese export. Voornamelijk naar de Verenigde Staten, maar ook naar andere landen zoals Groot-Brittannië of Australië. B-Cargo werkt samen met

Caterpillar sinds het begin van dit decennium. In samenwerking met de SNCF brengt B-Cargo de betreffende graafmachines naar de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge of Rotterdam, naargelang de eindbestemming.

Vertrek en aankomst op vaste uren

Enige tijd geleden werd het logistieke systeem volledig herzien om de service nog te verbeteren. De machines worden geplaatst aan boord van de Interdelta-trein. Deze internationale kwaliteitstrein is één van de zes EurailCargo-diensten die een aantal belangrijke Europese economische zones direct met elkaar verbindt. Dankzij hun snelheid, hun betrouwbaarheid en hun stiptheid bieden deze treinen de beste transportkwaliteit voor deze Europese bestemmingen.

Het principe van de EurailCargo-treinen, zoals de Interdelta, is het verzorgen van snel lange-afstandstransport zonder grensstops. Welke ook de weersomstandigheden zijn, de EurailCargo-treinen respecteren altijd dezelfde uurroosters. Zo ontvangt de bestemming zijn wagens elke dag op hetzelfde uur. Deze regulariteit maakt EurailCargo tot een erg belangrijk instrument voor just-in-time verzending. De Interdelta waarborgt Caterpillar een vaste transit-tijd. De trein vertrekt elke dag op hetzelfde tijdstip vanuit de regio Lyon en respecteert strikt het uurrooster bij aankomst in België. Eenmaal in België, worden de Caterpillar-machines gelost in het multifunctioneel spoorplatform (MSP) van Boom. Het gebruik van het MSP te Boom laat de grootst mogelijke flexibiliteit toe. Sommige ladingen



moeten nog dezelfde dag aan boord van het schip worden gebracht. Andere worden verzameld in Gent, Zeebrugge of Rotterdam. Dit systeem is het meest economische: het laat B-Cargo toe alle zendingen met dezelfde bestemming te groeperen en een snelle eind-dispatching te verzekeren. Daarbij komt nog het voordeel van een optimale wagenbelading omdat machines die voor verschillende havens bestemd zijn, op dezelfde wagen kunnen worden geplaatst.

Complete service met gewaarborgde kwaliteit

De toegevoegde waarde van de logistieke ketting is toe te schrijven aan het MSP van Boom. Dit systeem laat een soepele combinatie toe van goederentransport per spoor en over de weg. Het biedt dus een transportalternatief per trein voor ondernemingen die niet over een spooraansluiting beschikken. De klanten kunnen daarbij rekenen op een complete service met onder meer laden en lossen van de wagens, aanvullende diensten zoals de stockage van goederen door het MSP, aanvoer en

eindtransport per vrachtwagen en distributie. Het is deze schikking die we aanwenden voor Caterpillar en die ons toelaat aan de constructeur de beheersing van zijn logistieke ketting te bieden. Bovendien werd een kwaliteitscharter met de MSP-exploitant afgesloten om de betrouwbaarheid van de dienstverlening te verzekeren. De doelstelling van beide partners is de maximale tevredenheid van de klant te bewerkstelligen met een kwaliteitsservice op maat. Daartoe legt B-Cargo bepaalde kwaliteitsnormen vast in het kader van de totale MSP-dienstverlening, de opvolging van het transport en het doorzenden van informatie tussen B-Cargo, de MSP-partner en de klanten. Een kwaliteitsteam, bestaande uit vertegenwoordigers van B-Cargo en de MSP-partner, waarborgt een systematische controle.

Snelheid

Snelheid is een ander kenmerk van de MSP's. Over het algemeen levert de exploitant de goederen die op dag A in het MSP aankomen, ten laatste op dag A + 1 op de eindbestemming. In het geval van Caterpillar gebeurt het zelfs vaak dat de machines nog dezelfde dag naar een Antwerpse kade worden gebracht. Gemiddeld komen dagelijks 15 grondwerkmachines op het MSP van Boom aan, wat overeenkomt met zes wagens. Daar worden ze gelost en door vrachtwagens naar de kade gebracht. De totale transitduur tussen de productie in Grenoble en het scheepsruim in Antwerpen of in een andere haven neemt gemiddeld niet langer dan vijf dagen in beslag, verzekert de commercieel afgevaardigde van B-Cargo te Antwerpen.

Nog meer machines met het spoor

Deze logistieke ketting steunt op de nauwe samenwerking van B-Cargo en haar partners. Te beginnen met de Franse spoorwegen die zich belasten met het ophalen van de machines bij de productielijnen en het laden op de wagens. De Franse collega's maken tevens de reisdocumenten op voor de douane. Dit maakt dat Caterpillar zich om geen enkele formaliteit hoeft te bekommeren.

De Amerikaanse constructeur is trouwens zichtbaar tevreden over de door B-Cargo, de SNCF en de MSP-partner geboden transportoplossing. In 1998 vervoerde B-Cargo ongeveer 2.800 machines, bijna 80% van het totale aantal dat naar de Benelux wordt verstuurd. In 1994 behandelde B-Cargo er amper 560, de doelstelling voor 1999 is 3.000. □

Erwin Luyckx, commercieel afgevaardigde van B-Cargo te Antwerpen.

Tel.: 03/ 204.34.41.

Fax: 03/ 204.34.47.

*Judith Van Keer,
deelmarktleider B-Cargo.*

Tel.: 02/ 525.88.94.

Fax: 02/ 525.86.34.

Een efficiënte hulp bij spoortransport

Het computerprogramma Edicargo laat toe alle gegevens van de vrachtbrieven makkelijk in te brengen, die daarna via een telefoonlijn worden verstuurd naar de NMBS die zich met de verdere afhandeling belast. Deze software - vooral bestemd voor kleine en middelgrote ondernemingen - werd ontwikkeld in het kader van Railedi, dat elektronische verzending van gegevens toelaat tussen de NMBS en haar klanten. De recent beschikbare nieuwe versie van Edicargo integreert voortaan de douaneformaliteiten. Uiteraard kunnen ook grote ondernemingen, die hun eigen software ontwikkelen of specifieke programma's gebruiken, eveneens elektronisch communiceren met ons, mits een voorafgaande studie.

De vrachtbrief (of document C410), die de goederen tijdens hun internationaal spoortransport vergezelt, is een uitgebreid document dat de nodige aandacht vereist van zij die het moeten opstellen of moeten ontcijferen. Rubrieken die incorrect of onvolledig zijn ingevuld, onleesbare karakters, onduidelijkheden... Daarbij komt nog de verplichting om zich naar het vertrekstation te verplaatsen. Bovendien wijzigt het document nogal eens van

uitzicht, ook dit jaar weer, wat telkens een programmatiewijziging vergt bij diegenen die de vrachtbrief per computer opmaken.

Om die redenen biedt de NMBS een praktische oplossing met Edicargo, dat alle foutenrisico uitsluit en erg eenvoudig is in het gebruik.

"Wij stelden net een nieuwe versie op punt die meerdere bijkomende functiemogelijkheden bevat", vertelt Roger Galerin, verantwoordelijke van de algemene diensten bij B-Cargo. Vier voorbeelden van verbeteringen zijn:

- de fusie van Edicargo en Seagharail met gegevensoverdracht via SEAGHA CONNECT voor Antwerpse klanten;
- een extra gebruiksvriendelijk scherm;
- de boodschappen kunnen op een praktischer manier worden bewaard;
- het bestaan van een gegevensbank met de meest gebruikte wagennummers, waarvan het updaten automatisch gebeurt via boodschappen die door de NMBS in real time verstuurd worden van zodra ze beschikbaar zijn.

Wageninformatie

"Edicargo vergemakkelijkt de opmaak van een vrachtbrief, voorkomt vergissingen en laat een flinke tijdswinst toe", onderstreept Roger Galerin. "Bovendien is deze software

geschikt om boodschappen van Raileasy te ontvangen, het geïnformatiseerd systeem van de NMBS om wagens op te volgen." Via elektronische weg kunnen ondernemingen dus precies weten waar de wagens met hun goederen zich bevinden. Een onmisbaar hulpmiddel voor just-in-time operaties. Raileasy meldt tevens in real time bepaalde wagenbehandelingen (terbeschikkingstelling aan de klant, herstelling, grenspassage,...).

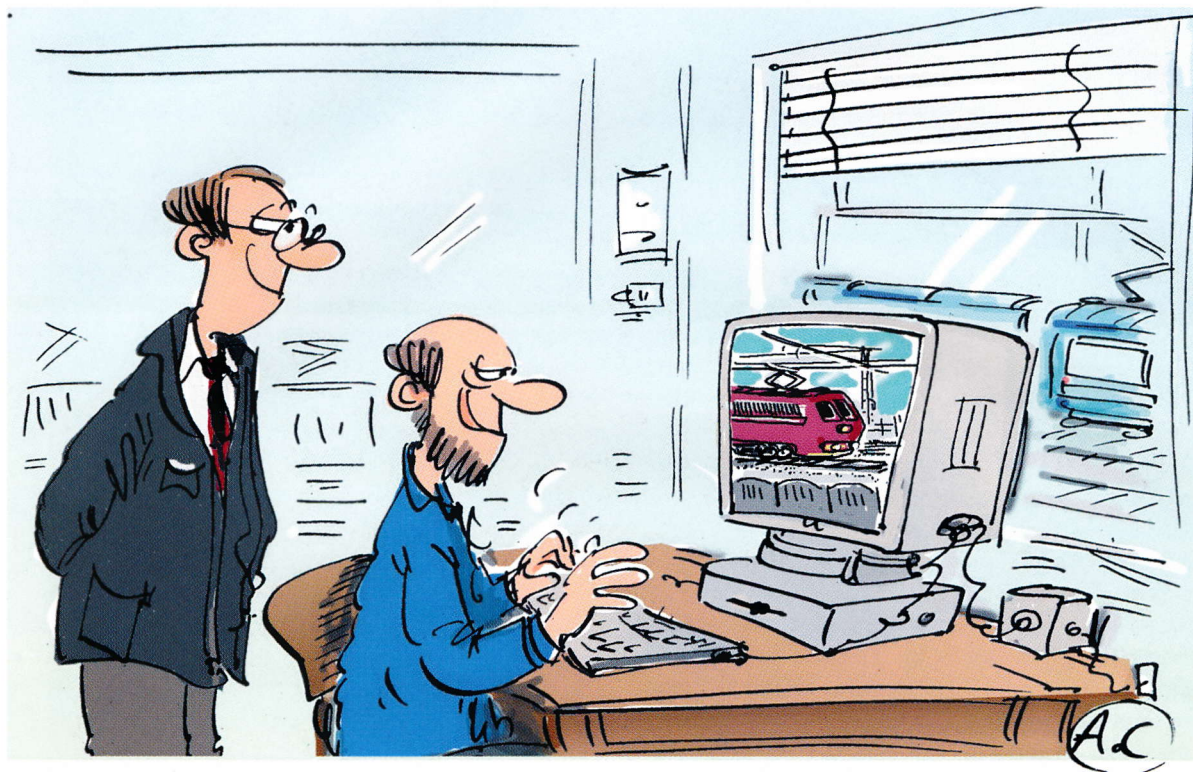
"De vorige versie van Edicargo beschikte al over deze mogelijkheid, maar de integratie is verder doorgedreven. Bovendien kan de gebruiker voortaan met één verzoek het systeem vragen naar de locatie van wagens die zich op twee verschillende netten bevinden." Indien de wagens zich op het Belgische of het Franse net bevinden, komt het antwoord binnen de tien minuten.

Douanedocumenten

Maar de grote nieuwigheid die de laatste versie van Edicargo biedt, is de integratie van een deel van de douaneformaliteiten. "Het betreft in de eerste plaats de afzenders die door de Administratie der Douane en Accijnzen als toegelaten afzender werden erkend" aldus Roger Galerin. Concreet moet de klant die Edicargo gebruikt om de vrachtbrief in te vullen de douanegegevens, indien nodig, ingeven. Deze mogelijk-

heid wordt hem geboden door middel van een nieuw scherm. De ingebrachte gegevens worden per modem verzonden naar het vertrekstation. Vanaf dat ogenblik staat de zending onder douanetoezicht. Daarenboven zijn de douaneformaliteiten eveneens vereenvoudigd voor invoer via de haven van Antwerpen met

zullen het aanvragen van materieel, het reserveren van plaats op een trein en verschillende tariefgegevens in onze software worden geïntegreerd. Dit jaar stellen we alles in het werk om met onze partners facturatieboodschappen in de Edifact-standaard te kunnen uitwisselen. Op basis van de tariefgegevens die hem wer-



... en ik kan u zelfs vertellen dat de PC die u bestelde en waarop u ons softwarepakket gaat gebruiken, zich momenteel in Bazel bevindt op spoor 4 ...

directe overlading op de spoorwagens, dankzij de samenwerking met SEAGHA en de momenteel in testfase zijnde integratie van het GCA (Goederen Comptabiliteit Antwerpen) systeem in Railedi/Edicargo. Het GCA-systeem laat toe de lossingslijsten onmiddellijk af te schrijven op basis van de vrachtbrief en, alzo de douane tussendocumenten af te schaffen.

den meegedeeld, kan een klant aan de NMBS een boodschap sturen met het bedrag dat hij denkt ons verschuldigd te zijn. Doordat wij dan nog enkel een bevestiging dienen te sturen, versnelt het facturatieproces en kan de klant tevens zijn te betalen bedragen beter plannen. Wat niet overeenstemde wordt achteraf geregeld. Wij zullen tevens een boodschap kunnen sturen met de gegevens van een normale factuur."

Voor alle inlichtingen:

- in verband met **Railedi**:
Roger Galerin, functioneel verantwoordelijke van het project: 02/ 525.86.14
of
Jozef Piron, informatica-verantwoordelijke van het project: 02/525.29.48.
- in verband met **Edicargo**:
Marina Pasque (Franstalige klanten):
02/ 525.87.20.
Sandra Peelman (klanten uit Oost- en West-Vlaanderen): 050/ 30.21.96.
Jan Van Den Broeck (andere Nederlandstalige klanten):
02/ 525.87.65.

En de toekomst?

"Wij werken onafgebroken voort aan de verdere informatisering van de communicatie tussen B-Cargo en haar klanten", aldus Roger Galerin. "Zo

Hoe werkt Edicargo?

Het Edicargo-programma werkt onder Windows 3.1, Windows 95 en Windows NT met een modem. Edicargo is erg gebruiksvriendelijk opgevat. Het voorziet onder meer de creatie

- van een gegevensbank met vaak gebruikte informatie (NHM-code van de goederen, wagennummers, klantenidentificatie,...).
- van een vrachtbriefmodel voor repetitieve verzendingen waarbij de gebruiker van Edicargo nog enkel de wagennummers en het laadgewicht dient te wijzigen.

De gebruiker wordt bij alle handelingen begeleid, dankzij een toezichtsfunctie die hem toelaat vergissingen te ontdekken. Het is eveneens makkelijk om een vrachtbrief te annuleren of te vervangen door een andere.

Om het de gebruiker zo makkelijk mogelijk te maken, laat het programma het gebruik van verschillende officiële talen van de Internationale Spoorwegunie toe. Overigens is een belangrijke plaats voorzien voor de

goedereninformatie om het document zo compleet mogelijk te maken. Eenmaal de vrachtbrief is ingevuld, verstuurt de gebruiker hem per modem naar een elektronische brievenbus bij Seagha of Belgacom. Vervolgens wordt de boodschap doorgestuurd naar de centrale computers bij de NMBS die een eerste controle uitvoeren. In geval van een vergissing stuurt het systeem per elektronische post automatisch een waarschuwing met de precieze foutmelding. De gebruiker dient nog slechts de vrachtbrief te verbeteren en terug te sturen. Indien alles in orde is, wordt de boodschap doorgestuurd naar het vertrekstation waar de laatste verificaties worden uitgevoerd. De computer stuurt een definitief bevestigingsbericht naar de gebruiker via dezelfde elektronische weg, alsook een afdruk van het transportdocument indien dit nog nodig blijkt te zijn.

Uiteraard is de laatste versie van Edicargo perfect compatibel met het jaar 2000.

edi
cargo