



news

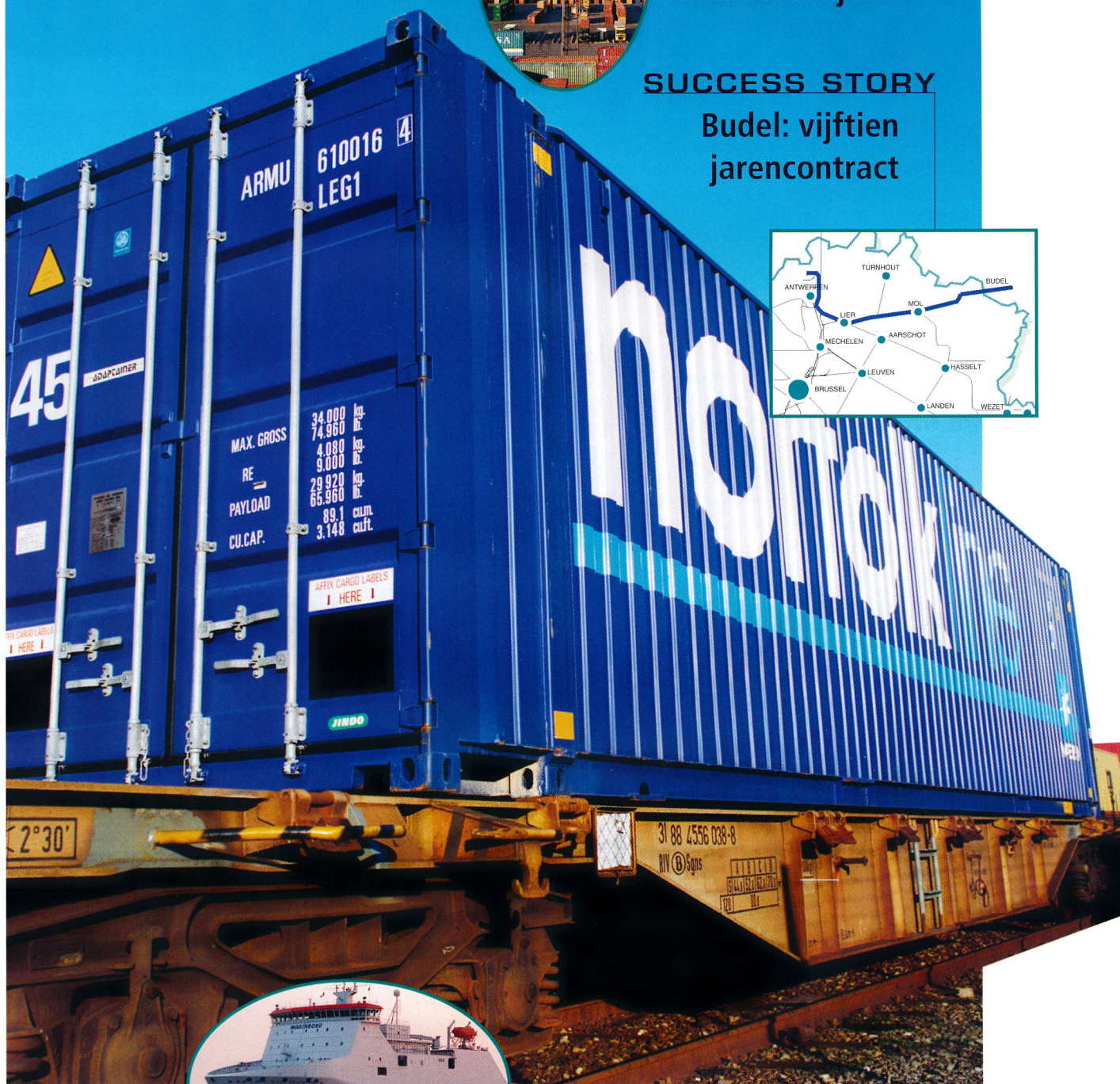
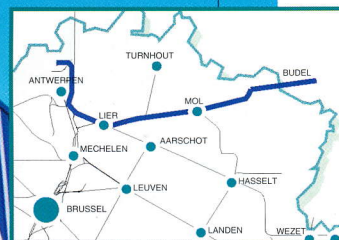
C A R G O

Maandlijks
Nummer 2
Maart 2000



NEN
naar recordjaar

SUCCESS STORY
Budel: vijftien
jarencontract



STORAE NSO
Logistieke keten
op wereldmaat



Het eerstvolgende jaar schat B-Cargo dus een miljoen ton te moeten vervoeren: 13.000 wagens papier en 5.000 wagens papierpulp.

De gesloten wagens rijden door praktisch heel West-Europa. Het grootste deel van de lading gaat naar Italië, meer bepaald naar de terminals van Milaan, Modena en Aprilia (Rome). Die laatste twee worden trouwens geëxploiteerd door Saima Avandero, die behoort tot de ABX-groep en bijgevolg de logische partner van B-Cargo is.

Saima Avandero, Italiaanse partner

Treinen die toekomen in Modena en in Aprilia worden in de loop van de dag gelost. De terminal van Saima Avandero kan dag en nacht treinladingen ontvangen. Elke wagen wordt gelost binnen het kwartier. Voor de goederenopslag zijn 80.000 vierkante meter beschikbaar, waarvan 40.000 overdekt. De opslag gebeurt in functie van de eindbestemming.

Saima Avandero levert papier in een straal van 300 km. Een van de belangrijkste klanten is Tetra Pak. Voor die klant gebeuren de leveringen met speciaal ontworpen vrachtwagens. Het papier wordt bij de klant automatisch gelost en in de productieketen gebracht. De andere terminals bevinden zich in Duitsland (Frankfurt, Nürnberg, München, enz.), Frankrijk (vooral in de Parijse regio), Zwitserland en Oostenrijk. In het zuiden van Frankrijk, in Le Boulou, wordt het papier overgeslagen voor Spanje. Tevens is gepland om Groot-Brittannië te bedienen.

Complete service

Om zich goed van zijn opdracht te kwijten levert B-Cargo een complete service. Het contract met StoraEnso omvat zowel de tractie als de wagenverhuur. B-Cargo huurt de aangepaste wagens bij privé-firma's als Nordwaggon (Zweden) en Transwaggon (Duitsland). Het zijn vier-assige draaistelwagens van het type Habins (capaciteit ca. 55 ton, lengte 21 m) en gekoppelde vierassers Laais of Hirrs van 25 m met een capaciteit van 60 ton. Ten slotte staat B-Cargo in voor alle overeenkomsten met de andere spoorwegen.

Midden jaren 90 zocht deze Zweedse papierproducent een oplossing voor het dichtslibbende verkeer in Noord-Duitsland en tegelijkertijd een milieuvriendelijke manier om zijn producten te verdelen. Concreet resulteerde dit in de oprichting van een complete logistieke keten, waarvan alle elementen op mekaar zijn afgestemd.

Het nieuwe logistieke centrum draait om SECU: "StoraEnso Cargo Unit", een uit de kluiten gewassen container van 13,8 m bij 3,6 m, een hoogte van 4,4 m en een capaciteit tot 90 ton. Dergelijke containers worden horizontaal verplaatst d.m.v. translifters.

Totale integratie

De SECU's worden door de Zweedse spoorwegen (SJ) van de Zweedse fabriek naar de haven van Göteborg vervoerd. De sporen, bruggen en spoortunnels werden speciaal aangepast voor doorgang van wagens met een totale massa van 25 ton per as. De Zweedse

Om zijn productie in heel Europa en overzees te verzenden, heeft de Scandinavische papierreus StoraEnso een volkomen aangepaste logistieke keten uitgebouwd. 8 bedrijven werken nauw samen, opdat het papier en de cellulose 'just in time' op hun bestemming zouden geraken.

StoraEnso

logistieke keten op wereldmaat

spoorwegen zijn trouwens de enige in Europa die voor een dergelijke belasting zijn uitgerust.

In de haven van Göteborg werd een aangepaste haveninfrastructuur uitgebouwd. Hier worden de containers op speciale RoRo schepen geladen, die door Wagenborg Shipping geconstrueerd werden en door Cobelfret geëxploiteerd worden. De scheepsruimen werden speciaal berekend op de SECU's.

Een eerste schip, de Spaarneborg, is al sinds begin januari in dienst (zie B-Cargo News nr. 1/2000). In april komt het tweede - de Schieborg - en in november het derde - de Slingenborg - in de vaart. Samen zullen ze 5 keer per week Zeebrugge aandoen, na een traject van 36 uur vanuit Göteborg.

Zeebrugge: vastelandsknooppunt

Ook in Zeebrugge werden de kaaien aangepast aan de

containers en de schepen. In StoraEnso Base Port Zeebrugge, een moderne terminal op een terrein van 30 ha, worden de schepen gelost en geladen door Sea-Ro Terminal in minder dan 6 uur, waardoor de wachttijd van de schepen aanzienlijk wordt teruggeschroefd.

De opslag gebeurt volgens een strak doorstromingsschema. Dankzij de installaties kunnen de containers en de producten worden behandeld in een afgesloten ruimte, beschermd tegen wind en weer. Als producten vinden we hier vooral pakpapier en krantenpapier.

Binnenkort wordt een andere terminal voor papierpulp in gebruik genomen.

De cellulose, die als grondstof dient, zal van overal ter wereld per schip worden aangevoerd, voornamelijk vanuit Scandinavië, Canada en Brazilië, en is bestemd voor de Franse en Duitse productiecentra van StoraEnso.

Het spoor, het wegvervoer, de binnenvaart

Vanuit het Zeebrugse knooppunt verstuurt StoraEnso zijn producten over heel Europa op drie verschillende manieren.

Voor verzendingen tot zo'n 300 km binnen de Benelux maakt het bedrijf gebruik van vrachtwagens.

Voor overzeese klanten geldt het schip als vervoermiddel. Het leeuwendeel van de goederen (ca 60%) wordt per spoor vervoerd door B-Cargo naar de verschillende terminals over heel Europa.

Tevens wordt er een beroep gedaan op de binnenvaart.

1 miljoen ton in 2000

Het 500 m lange overslagspoor, volledig overdekt, kan treinen van 20 wagens aan. In totaal moeten er in 2000 in Europa zo'n 600.000 ton papier en 300.000 ton cellulose worden verdeeld vanuit de Vlaamse haven. Bij dat verkeer komen er nog eens 100.000 ton papier uit de West-Europese fabrieken van StoraEnso naar Zeebrugge bij om te worden geëxporteerd.

Servicekwaliteit voor alles

Om dit belangrijke lange-termijncontract naar behoren te kunnen uitvoeren hebben B-Cargo en de Scandinavische groep een kwaliteitshandboek opgesteld dat alle procedures en vervoerplannen (dienstregelingen, enz.) voor elke bestemming uitvoerig beschrijft.

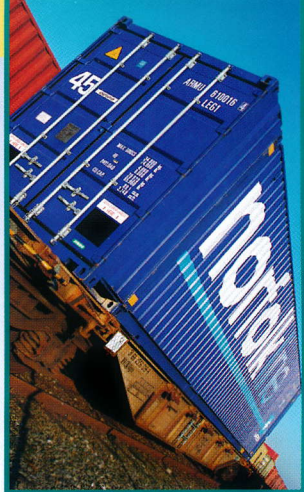
Het parcours van elke wagen wordt praktisch van uur tot uur opgevolgd via een informatiesysteem op basis van e-mail. StoraEnso ontvangt twee

keer per dag een volledig overzicht van de positie van de verzonden wagens. Binnenkort zal StoraEnso op elk moment van de dag of de nacht de toestand op een speciale website kunnen nagaan. In de opstartfase werd gewerkt met manuele vrachtbrieven, maar er zal snel naar het systeem van elektronische vrachtbrieven (via EDI) worden overgeschakeld.

In Zeebrugge werd een coördinatiebureau opgezet waarin

de mensen van StoraEnso, Sea-Ro Terminal en B-Cargo nauw samenwerken om de trafiek in goede banen te leiden. Het Zeebrugse Service Centre van B-Cargo staat er o.m. in voor de bestelling van de wagens, de voorafgaandelijke controle ervan (de eisen op het gebied van reinheid liggen hoog), de prefacturatie en de controle van de inkomende facturen. Elk wagenvertrek wordt ingegeven in het opvolgingsrooster dat dan gecon-

troleerd wordt door de cel CARINE die 24 uur op 24 werkt. De medewerkers van B-Cargo zitten in twee kwaliteitsgroepen: één voor de lokale spoorwegorganisatie en de wagenverhuur en één voor het beheer van het internationale vervoer. De doelstelling van B-Cargo is dat de aan de klant geboden service constant wordt geëvalueerd en verbeterd.



Meer capaciteit,
meer terminals

NEN naar recordjaar

2000 wordt het jaar van de grote sprong voorwaarts voor het North European Network. De capaciteit van het rangeercentrum in Muizen, dat als knooppunt fungeert, gaat vanaf de maand mei fors de hoogte in. Bovendien worden nieuwe terminals aan het netwerk toegevoegd.

Het NEN staat voor een totaal-aanbod en het kan rekenen op een ware spoorsnelweg die vier zeehavens verbindt met het hinterland. Uit Duinkerken, Zeebrugge, Antwerpen en Rotterdam spoort elke werkdag een trein naar Muizen (Mechelen). Daar worden de wagens 's nachts herverdeeld tot treinen die 's anderendaags arriveren in Athus, Moeskroen, Parijs en Duisburg. Vanuit deze terminals vertrekken de ladingen meestal per vrachtwagen naar hun eindbestemming. Dankzij het knooppunt in het midden van het net wordt de kritische massa bereikt die het mogelijk maakt naar elk van de terminals aan de landzijde een dagelijkse treinverbinding te garanderen.

Het NEN bestaat nu vier jaar en is een succesformule. Voor het eerst kan ook op korte afstanden gecombineerd vervoer per spoor worden aangeboden tegen concurrerende prijzen.

Win-win

Het NEN heeft een echte win-winsituatie gecreëerd. De rederijen kunnen het aantal aanleghavens verminderen en kostbare tijd winnen, of van haven

veranderen en toch bij hun railoperator blijven. De finale klant wordt snel en tegen gunstige marktvoorwaarden bediend. De NEN-partners zelf, ten slotte, kunnen op elke vervoersas aan hun klanten een trein garanderen, zonder dat zij die zelf volledig moeten vullen. Het leefmilieu en de verkeersveiligheid doen een uitstekende zaak. Het NEN betekent bijvoorbeeld 80 trucks per dag minder op de snelwegen tussen Antwerpen en Duisburg. Formeel is het North European Network een organisatie zonder eigen bedrijfskapitaal met het statuut van Europees economisch samenwerkingsverband (EESV). Het fungeert als een centrale aankoopmaatschappij voor de vier partners. CNC Transports is de cargo-afdeling van de Franse spoorwegen. ERS, of voluit European Rail Shuttle, is een 50/50 joint venture van de rederijen P&O Nedlloyd en Maersk - Sealand. De derde partner is de logistieke dienstenverlener IFB (Inter Ferry Boats), dochteronderneming van de NMBS, en de vierde is Terminal Conteneurs Athus, in het zuiden van België gevestigd.

Het NEN koopt capaciteit bij B-Cargo (dat zelf afspraken maakt met andere

spoorwegbedrijven) en herverdeelt die onder de partners. De organisatie wordt vanuit Zeebrugge geleid door directeur Luc Kerckaert, sales & business development manager bij IFB. Het NEN is een klantgericht product, dat actief gepromoot wordt. Zegt Kerckaert: "Wij bieden kwaliteit, snelheid en flexibiliteit tegen een competitieve prijs. Onze troeven zijn dus dezelfde als die van het wegvervoer. Dat is wat het NEN zo vernieuwend maakt."

Verdubbeling

In 1999 bedroeg het vervoerde volume 75.000 TEU. Daarmee zat Muizen aan het maximum. In mei van dit jaar wordt het rangeercentrum uitgebreid van acht sporen van elk 500 meter naar 16 sporen van elk 800 meter. Een enorme stap vooruit. Dit jaar komen ook bijkomende terminals in gebruik: Charleroi Dry Port (in Châtelet), Luik, Genk en Lyon. Ook de privé Trimodale Containerterminal Willebroek wordt aan het netwerk gekoppeld. Een verdubbeling van het volume naar 150.000 TEU op jaarbasis zit er dus dik in.

SEN

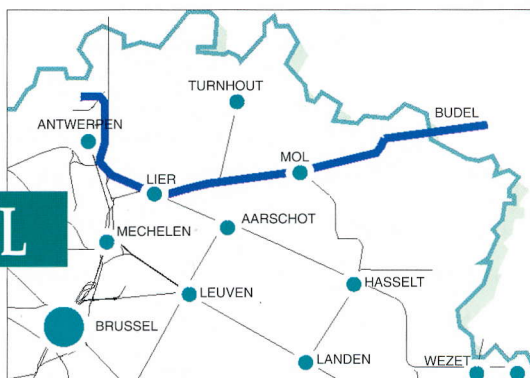
Voor Lyon hebben de partners grote plannen. In een eerste fase worden vanaf eind mei bestaande treinen gebruikt, maar op korte termijn zal Lyon worden uitgebreid tot de "main hub" van het SEN, een gloednieuw South European Network.



Vijftien jarencontract voor 400.000 T per jaar

Vorig jaar werd er een vijftien jarencontract ondertekend tussen de goederenbehandelaar Antwerp Bulk Terminal nv (groep Sea-Invest) en haar klant de firma Budel Zink bv.

B-Cargo, die tot in 1998 zelf het contract onderhandelde met de uiteindelijke klant in Nederland, heeft een contract in onderaanneming getekend voor dezelfde periode, zodat aan de klant Budel Zink bv een volledige logistieke behandeling van de goederen aangeboden kon worden.

De service die hierdoor aan de klant aangeboden wordt, omvat alle behandelingen vanaf de lossing ex zeeschip op de kade van ABT te Antwerpen, de eventuele opslag op de kade, de herbelading op wagon en het vervoer per spoor naar de uiteindelijke klant in Budel (NL). Voor de volledige operatie werd een eenheidsprijs per ton berekend, waardoor de klant op voorhand weet wat hem de totale operatie zal kosten. Daar de klant eiste dat de goederen, 'century zink concentrates', op een milieuvriendelijke manier vervoerd dienen te worden, werden hiervoor speciale wagons ontworpen en gebouwd die begin dit jaar geleverd zullen worden. Het prototype werd reeds op het traject getest en het biedt de verwachte gunstige resultaten. Het ontwerp is uniek en het beantwoordt volledig aan de eisen van de klant, zowel op gebied van de lossing op de eindbestemming, als aan de meest stringente milieuvorschriften. Dit voorbeeld is duidelijk een precedent voor de toekomst.

Technische kenmerken

Tarra	28,5 t.
Nuttig laadvermogen	100 km/u: 61,5 t. 80 km/u: 71,5 t.
Totaalgewicht beladen	100 t.
Volume	62,5 m ³
Mechanisme	hydraulische uitrusting voor het openen van het dak



Internationaal congres van de **IRU** Gecombineerd vervoer door B-Cargo, IFB en TRW

Van 17 tot 20 mei vindt het 17de internationale congres van de IRU, de International Road Transport Union plaats.

De Cargo-groep van de NMBS wordt er vertegenwoordigd door B-Cargo, IFB en TRW en zal zijn oplossingen in verband met gecombineerd goederenvervoer via spoor en weg voorstellen. De bedrijven die geen spoor aansluiting hebben, kunnen beroep doen op de knowhow en de installaties van B-cargo, IFB en TRW voor een transport dat de voordelen van spoor en weg combineert. Deze 3 partners wachten op uw bezoek aan stand 440 in paleis 7 van de Heizel.

Inlichtingen:

IRU, Paulina Bregy:
Tel.: +41 22 918 2703
Fax: +41 22 918 2741

*B-Cargo,
Eric Peetermans:*
Tel.: 02/525 86 22
Fax: 02/ 525 86 70

E-mail: eric.peetermans.305@b-rail.be



Beurs van de Logistiek in Parijs

Van 14 tot 17 maart liep in Parijs de 17de Internationale Week van het Vervoer en de Logistiek (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique - SITL). Met ongeveer 700 exposanten en 24.000 bezoekers uit het vak is SITL zonder enige twijfel een van de grootste Europese trefplaatsen voor logistiek en vervoer. Onder het motto van een nieuwe dynamiek en van een uitbreiding van het actieterrain van de spoorwegactiviteit hielden B-Cargo, IFB en ABX Logistics samen een stand open waar ze zij aan zij globaaloplossingen voorstellen aan de klanten. De drie leden van de Cargo-groep beschikken over de aangepaste knowhow om alle vervoer van hun klanten, zowel over land als door de lucht, in goede banen te lei-

den. Het resultaat is een oplossing op maat van de klant die een ruime waaier van logistieke prestaties kan omvatten. Verladers en ondernemingen halen op die manier voordeel uit het wereldwijde netwerk van contacten en internationale partners.

De synergieën die aldus tot stand komen zijn bevorderlijk voor de vlotheid, de regelmaat en de kwaliteit van het vervoer. Het einddoel heet « just in time ».

SITL, Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte.
Tel. : 00.33.1.47.56.51.01
Fax : 00.33.1.47.56.52.92
[http : www.itle.com](http://www.itle.com)
B-Cargo Parijs:
Tel: 00.33.1.53.35.03.15
Fax: 00.33.1.53.35.03.16
Email: b-cargo@freesurf.fr

B-CARGO

TOT UW DIENST

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
Denis Lecocqstraat 2
Tel.: 04/229.27.76
Fax: 04/229.27.82

6000 CHARLEROI
Quai de la Gare du Sud, 1
Tel.: 071/60.23.60 - 071/60.23.87
Fax: 071/60.23.92

8000 BRUGGE
Stationsplein 2
Tel.: 050/38.81.64
Fax: 050/38.35.37

9000 GENT
Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tel.: 09/241.23.61
Fax: 09/241.23.67

3600 GENK
Paniswijerstraat 92
Tel.: 089/32.20.00
Fax: 089/32.20.01

IN HET BUITENLAND

BASEL
Tel.: +41.61/270.92.20
PARIS
Tel.: +33.1/53.35.03.15
DUISBURG
Tel.: +49.203/54.479.10
NOVARA
Tel.: +39/0321/39.31.15

B-CARGO NEWS

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

Verantwoordelijke uitgever:

P. Struman
Troonstraat 60
1050 Brussel

Foto's: NMBS