

TEFE

Speciaal "nieuw aanbod"

TOP PLAN

INTERDELTA

RailEasy

douane

permanente vooruitgang

Sinds 1 juni 1986 baseert de NMBS haar commerciële goederenstrategie op drie thema's: kwaliteit van het aanbod middels een sneller verkeer, betrouwbaarheid van de dienstverlening en concurrentiekracht van het produkt.

De vooropgestelde doelstelling is duidelijk en tweeledig: het behoud van de marktaandelen in de segmenten waar het spoor traditioneel het grootste aandeel in heeft en de ontwikkeling in de andere segmenten, vooral dan voor het internationaal verkeer.

Het TOP-Plan, heeft de binnenlandse transportstructuur gereorganiseerd. Het is geslaagd en de betrouwbaarheid steeg naar 97%!

De essentiële beginselen van het TOP-Plan hebben betrekking op

★ Het werktuig: de reorganisatie van het geografisch assortiment om het terug te brengen tot redelijke afmetingen die een efficiënte, economische en rendabele bediening mogelijk maken.

★ Het produkt: het massaal bundelen van het verspreid verkeer door het vormen van astreinen tussen economische zones via gekanaliseerde reizen.

Nu gaan we over tot de tweede en belangrijkste fase die de internationalisatie van het systeem beoogt. Zij is gebaseerd op drie pijlers. Een algemeen produkt: TEF (Trans Euro Freight). Doelgerichte produkten: Interdelta, Porta d'Italia-express en de Eurail-produkten van de toekomst. Aanvullende produkten: een doorgedreven hulp bij de douaneformaliteiten en Rail-Easy.

Op 1 juni schakelden wij over op de internationale dimensie van ons plan. Het is een grote stap voorwaarts, die u zou moeten kennen. Het is tevens de gelegenheid om u nu reeds ons informatiebulletin dat zal verschijnen na de vakantie aan te kondigen met belangrijk nieuws voor alle Belgische ondernemingen.

J. Cornet
Adjunkt
Directeur-generaal
van de NMBS

TRANS EURO FREIGHT het Europees spoor

De herstructurering die de NMBS heeft ingezet met het TOP-Plan, krijgt vandaag een bijkomende dimensie onder de noemer TEF, TRANS EURO FREIGHT. De nieuwe organisatie heeft betrekking op 23 landen en is gebaseerd op gelijkaardige principes als voor het TOP-Plan:

★ een selectie uit 120 vormingsstations, internationale draaischijven en knooppunten voor het verkeer;

★ rechtstreekse en snelle verbindingen tussen deze stations;

★ een nauwkeurige toepassing

van dit schema om efficiënte terminale leveringen te kunnen waarborgen.

De U.I.C. heeft de werken bij 23 Europese spoorwegnetten geïntegreerd om dit plan te doen slagen.

De "commerciëlen" hebben de nodige richtlijnen gegeven opdat de "exploitanten" een organisatie zouden kunnen uitbouwen die goed is aangepast aan de behoeften van de markt.

De eerste doelstelling is de vervoersduur gevoelig terugschroeven tussen de concentratiepunten van het internationaal verkeer. Aldus wordt de

commerciële snelheid van de zendingen opgevoerd en krijgt het vervoer per spoor een grotere concurrentiekracht.

De eerste stap is de **kanalisatie** van de verkeersstromen. De exploitanten passen de tractiemiddelen aan, de reizen en de rangeermethodes, om tegen de laagst mogelijke kostprijs de klanten een bevredigende leveringstermijn te kunnen bieden.

De commerciëlen werken de kanalisatie in de hand door de creatie van een **geheel van aanvullende diensten** om de taak van de expediteurs te verlichten.

KANALISATIE het "snelle" aspect

Het ter bestemming brengen van de wagens moet geschieden op de meest rechtstreekse wijze, dus in principe via de kortste afstand. Stel evenwel dat de verplichte reisweg gaat via een secundair grenspunt en twee tussenliggende vormingsstations. De inzet van alle betrokken spoorwegnetten ten spijt zal de totale leveringstermijn verlengd worden door het aantal rangeringen en het verloop in een grensstation dat minder frequent wordt bediend.

In het tegenovergestelde geval nemen we een zending over een langere afstand, via een snel grenspunt en zonder tussenrangeringen. Welke keuze moeten we maken?

De kwaliteit van het aanbod - en

de snelheid is daarbij een essentieel element - is de belangrijkste zorg van de spoorwegnetten, er is geen alternatief: dus zal men opteren voor het vervoer over de lange afstand.

Dit noemt men nu de **kanalisatie**: de voorkeur gaat uit naar reizen met grote capaciteit, via snelle grensovergangen en tussen vormingsstations die goed uitgerust zijn en die vlot worden bediend.

De verklaring is bondig, maar de logische gevolgtrekking is makkelijk: het transport wordt versneld; het verkeer kan goed gevolgd worden, de produktiviteit verhoogd.

We herinneren eraan dat de NMBS bij de lancering van haar TOP-Plan nauwkeurige doelstellingen had naar voor gescho-

ven: het ter bestemming brengen van de zendingen binnen de leveringstermijn dag A/dag C voor internationale bestemmingen die relatief dichtbij zijn of makkelijk te bereiken zijn; dag D voor de verste stations of voor meer ingewikkelde vervoeren. Een uitdaging? Gewis. Om deze doelstelling te bereiken dienden de inspanningen van de netten te worden gebundeld die betrokken zijn bij de internationale verkeersstromen. Ook dienden met de administraties der douane akkoorden gesloten te worden om het theoretisch transport-schema vlot in de praktijk te kunnen omzetten.

Het schema is uitgezet en de methode werd getest op enkele verbindingen. De uitdaging neigt naar succes.

TRANS EURO FREIGHT de "snelspoorweg"

Sinds 1 juni 1987 wordt de TRANS EURO FREIGHT-organisatie toegepast voor de internationale zendingen beheerd door 23 Europese spoorwegnetten. Het netwerk heeft 145 dagelijkse verbindingen tussen 120 internationale vormingsstations. De dienstregelingen die opgemaakt zijn voor deze verbindingen maken een belangrijke tijdsduur mogelijk op de vroegere schema's.

De netten die hun werkstructuren reeds reorganiseerden

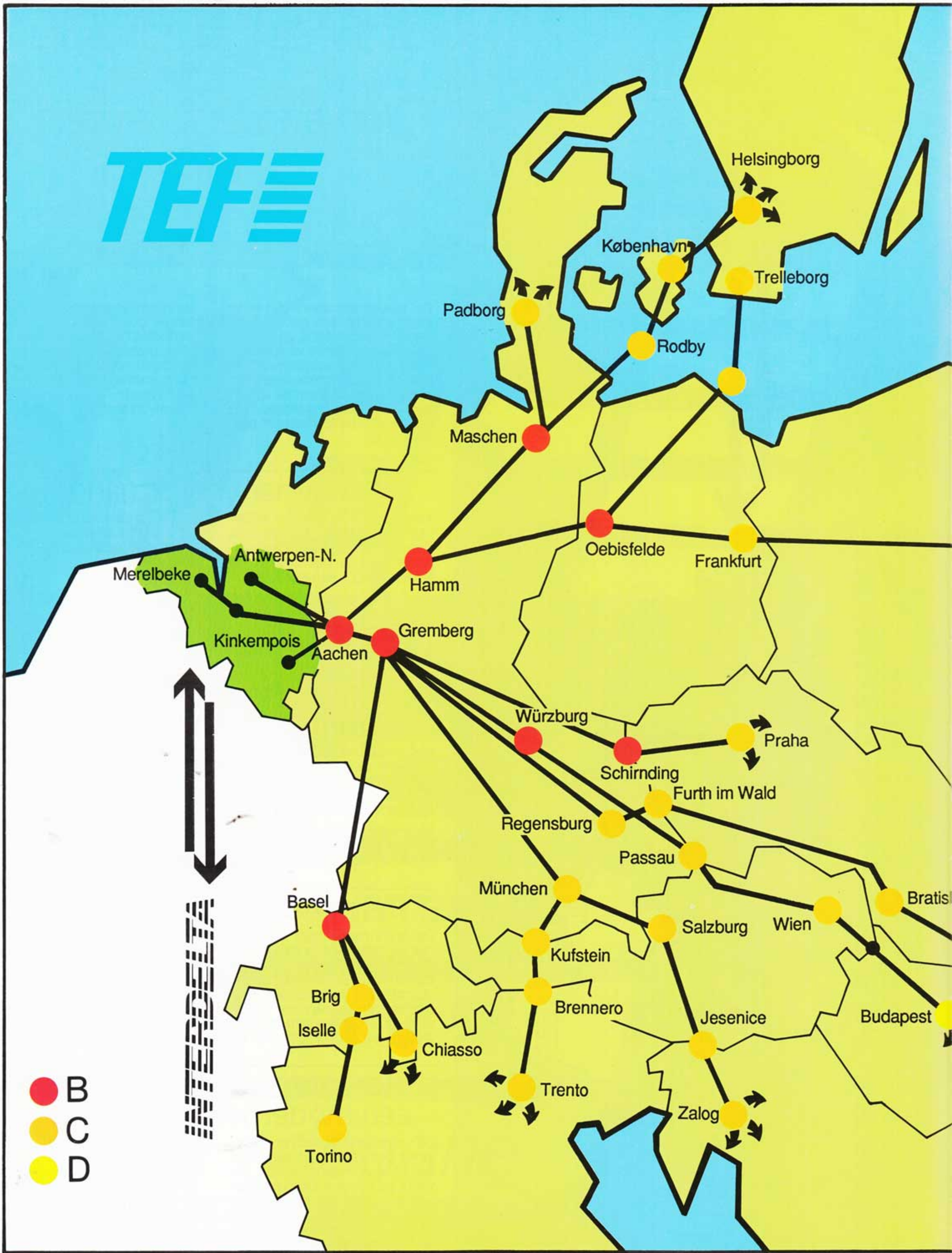
(via een TOP-Plan of dergelijke) hebben alle middelen aangewend om hun nationaal plan te harmoniseren met deze organisatie die hen bindt met de Europese partnernetten. De testen uitgevoerd in 1986/87 hebben nuttige informatie opgeleverd voor de aanpassing van de tijdschema's (die voor enkele "testverbindingen" reeds leidden tot nieuwe verbeteringen).

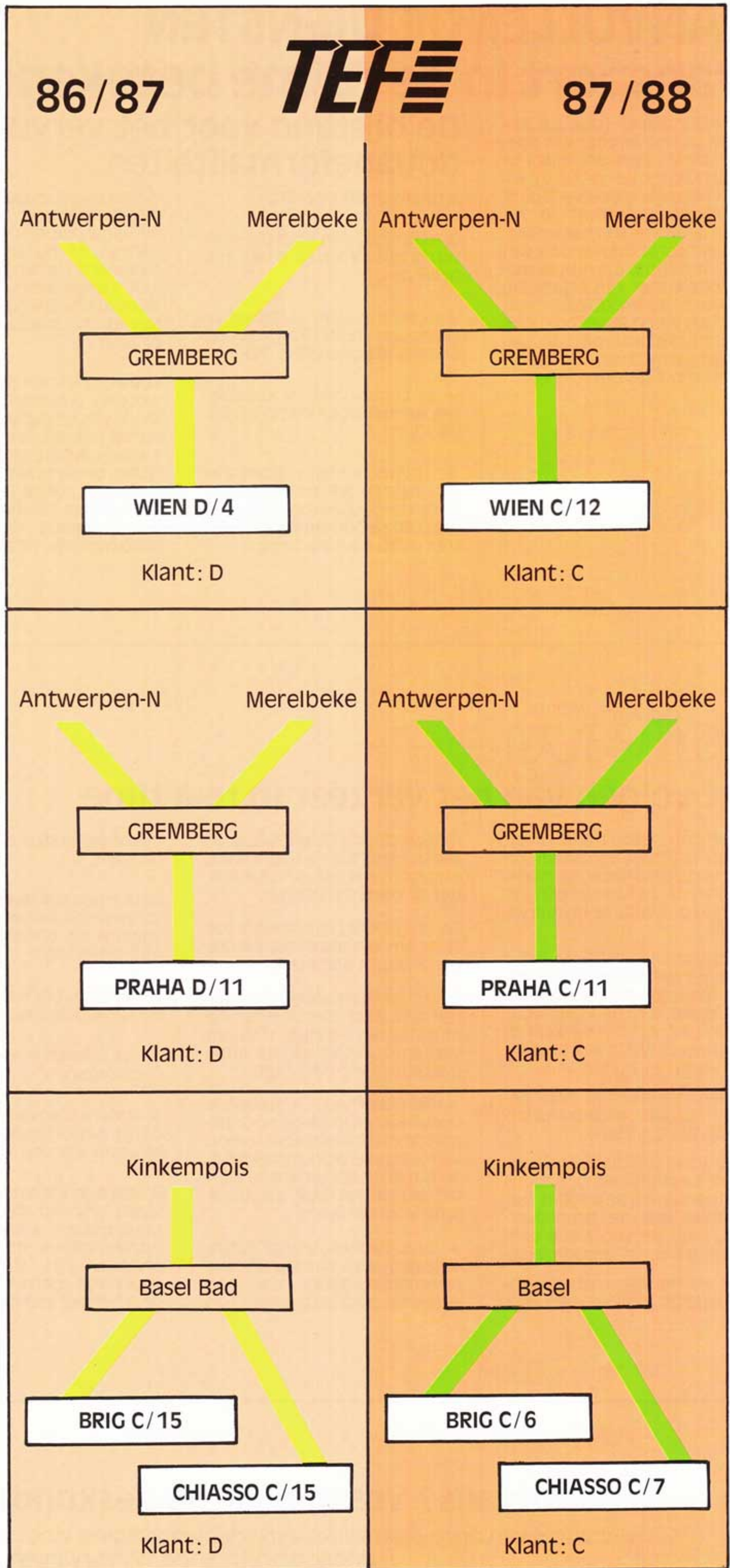
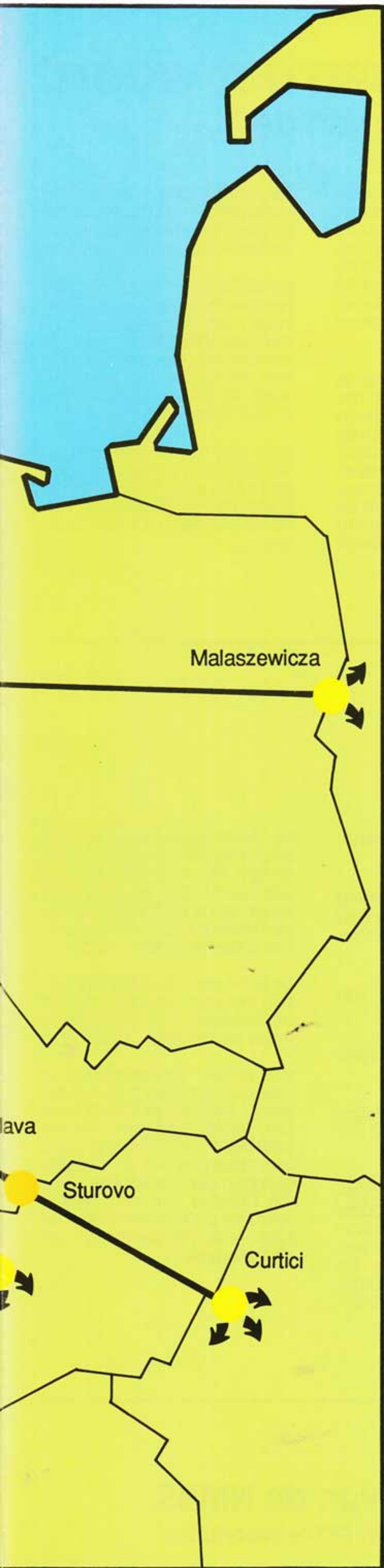
De hierbij afgedrukte kaart geeft een overzicht van de ver-

bindingen die België aanbelangen. Per vormingsstation is de vervoersduur bij aankomst aangeduid - dag B, C of D - rekening houdend met een vertrek tussen 22.30 u en 2.00 u in de nacht A/B (wat betekent dat de volledige dag A kan gebruikt worden om de wagens te laden).

De drie voorbeelden zijn toevallig gekozen. Zij tonen duidelijk aan dat het verkeer is versneld door de uitvoering binnen de TEF-organisatie.

TEFE





AANVULLENDE DIENSTEN

transport in de ruime betekenis van het woord

De NMBS wenst haar tussenkomst bij het vervoer van goederenzendingen niet enkel te beperken tot de tractie. Zij wil een volledige dienstverlening aanbieden, transport in de ruime betekenis van het woord. De klant wordt aldus ontlast van alle rompslomp die niks te maken heeft met zijn essentiële activiteit, de produktie. Toch behoudt hij op ieder ogenblik de mogelijkheid om de betrouwbaarheid van het spoorwegaanbod te controleren.

De bijstand voor het vervullen van de douaneformaliteiten

is nieuw in dit opzicht.

Om de rijtijd van eind tot eind terug te schroeven is het mogelijk om:

- ★ de snelheid van de treinen te verhogen (TEEM, Trans Europ Express Marchandises, TEF);

- ★ de transporten te kanaliseren via reiswegen met grote capaciteit;

- ★ ... ofwel het oponthoud aan de grenzen afschaffen, waardoor de douaneformaliteiten moeten gebeuren bij het vertrek of bij de aankomst.

Indien de producent een "toegelaten afzender/geadresseerde" is dan kan hij de wagens bij vertrek of bij aankomst dedouaneren in zijn bedrijf. Is hij niet "toegelaten" dan moet hij de dedouanering laten uitvoeren in de daartoe voorziene plaatsen.

Er dient dus een tijdspanne te worden voorzien tussen het einde van de laadverrichtingen en het feitelijke vertrek van de wagens. En dat geldt evenzeer tussen de aankomst in het eindstation en het begin van de losverrichting. De afzender of de bestemming die rekening hield met een totale vervoers-

duur dag A/dag C kan dus ontgoocheld zijn. En de vervoerder kan de troeven van het nieuwe aanbod niet ten volle uitspelen.

De NMBS heeft daarom besloten om voortaan de rol te vervullen van "toegelaten afzender/geadresseerde" voor de klanten die geen toelating kunnen voorleggen. Zij zorgt zelf voor de douaneformaliteiten in haar eigen installaties.

Deze stap is onontbeerlijk opdat de snelle rechtstreekse treinen en de as-exprestreinen de steile verwachtingen van de klanten zouden kunnen inlossen.

RailEasy

het volgen van het verkeer in real time

Het volgen van de transporten via telematische verbindingen is vandaag de dag een beproefde formule die kan worden uitgebreid qua volume en qua variëteit.

De benaming **RailEasy** staat voor het geheel van telematische diensten die ter beschikking staan van de klant voor het volgen van het verkeer in real time, zowel in het binnenland als in het buitenland.

Dit aanbod voorziet het "gewoon" volgen van de transporten op twee wijzen:

- ★ op vraag van de afzender of van de bestemming, nopens de situering van de wagens, het ogenblik van de grensoverschrijding, de voorziene aankomst in het eindstation, enz.

- ★ of via de systematische informatie op basis van een één-

malige opdracht en dat voor alle transporten van deze klant, ongeacht het feit of hij afzender of bestemming is.

Een eenvoudig telextoestel volstaat om van deze basisdienstverlening te genieten.

Voor "geïnformateerde" klanten kan deze dienstverlening na samenspraak leiden tot een vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten:

- ★ de afschaffing van transportdocumenten in België voor bepaalde vaste verkeersstromen van een zekere belangrijkheid; de klassieke documenten worden vervangen door "electronische vrachtbrieven";

- ★ de uitwisseling van financiële gegevens via magnetische informatiedragers, wat een vereenvoudiging betekent van

het boekhoudkundige werk bij de klant.

De vormen van dienstverlening kunnen ook aangepast worden volgens de behoeften en de mogelijkheden:

- ★ bijstand voor het beheer van een P-wagenpark;

- ★ het afleveren van verkeersstatistieken;

- ★ andere diensten "op maat", die geval per geval kunnen uitgewerkt worden.

Er kan een verbinding gerealiseerd worden van computer tot computer. Indien de informatiesystemen onderling verenigbaar zijn, dan staat de poort wijd open voor een rationeel beheer van het vervoer.

De vertrouwelijkheid van de data is op elk ogenblik gewaarborgd: bij de ondertekening van een RailEasy-contract ontvangt de klant een "sleutel" die verhindert dat onbevoegden het systeem ondervragen.

De telematische diensten worden vergoed op basis van een bescheiden maandabonnement en een prijs per bericht.

Het geheel van telematische diensten evolueert in functie van de behoeften van de klanten. Binnenkort zijn ook beschikbaar: een "electronische berichtgeving" en de dienstregelingen der goederentreinen (de rijtijden van een punt A naar een punt B en de uiterste tijden voor het aanbieden van de ladingen).

Meer details? Vraag naar de deskundige van de NMBS.

Het adres van onze plaatselijke vertegenwoordiging vindt u in het RTT-telefoonboek onder de referentie "Spoorwegen".

INTERDELTA

en de "as-exprestreinen" Een nieuwe generatie supertreinen

De "as-exprestreinen" zijn volledige treinen die geografisch zijn gespecialiseerd. Zij sporen op gekanaliseerde verkeersassen tussen economische zones met een groot goederenpotentieel, en verschaffen de spoorweg de belangrijke troeven die uiteindelijk de klanten ten goede komen.

De eerste as-exprestrein, die in België goed is gekend, noemt INTERDELTA. Andere gelijkaardige exprestreinen zijn ter studie op de verkeersassen België-Scandinavië, België-Oostenrijk, Antwerpen / Ardennen-Champagne en België-Parijse regio.

Een jaar vooruitgang

Aanvankelijk bediende INTERDELTA tweemaal per week in het noorden de Belgische kusthavens en in het zuiden de Rhône-delta (Lyon-Marseille).

wekelijks vertrek in de richting noord-zuid op woensdag, met gewaarborgde levering op vrijdagmorgen;

Dank zij het succes werden onder druk van de vraag twee verbeteringen aangebracht:

★ in juni 1987 (dus onlangs) de bediening van de Luikse regio en de toelating om in INTERDELTA-treinen EGKS-goederen op te nemen.

★ in maart 1987: een derde

De leveringstermijn is commercieel gewaarborgd

Het is klaar en duidelijk: levering op donderdag voor de dinsdagtrein, op vrijdag voor de woensdagtrein en op maandag voor de vrijdagtrein.

gesteld dat wordt **gewaarborgd**. Indien de spoorweg een uur later levert (en dat is te wijten aan de spoorweg zelf) dan wordt er 10% van de transportprijs teruggestort aan de klant.

Voor elke bestemming wordt bij het afsluiten van het contract een uur van levering vast-

Een nuttige inlichting: sinds maart 1986 is dit nooit gebeurd.

Terminaal vervoer mogelijk

De leveringstermijn voorziet het ter beschikking stellen van de wagens in het station of op de spooraanluiting van de bestemming. Toch kan ook voor het terminaal vervoer via de weg gezorgd worden (bij vertrek en bij aankomst) voor de

bedrijven die niet aangesloten zijn op het spoor. Het terminaal vervoer kan voorzien worden in het contract en kan volledig georganiseerd en gesuperviseerd worden door de NMBS of de SNCF.

Het aanbod is gebaseerd op een moderne tariefstructuur

De vervoerprijs wordt berekend per wagen en van zone tot zone. De aard en het gewicht van de goederen hebben geen invloed op de vervoerprijs. Het wagentype (beladen of ledig) bepaalt de plaats op de tarieflijst (wagen met 2 of 4

assen, net- of P-wagen).

De onderhandeling van een prijs verloopt eenvoudig, snel en is aangepast per geval. Dat maakt INTERDELTA tot een gepersonaliseerde trein.

