



Koelcontainers tussen Antwerpen en Moskou Tweevoudige uitdaging Europa - GOS

Op vrijdag 3 september vertrekt vanuit de Interferryterminal te Antwerpen een eenmalige trein met 20 wagons. De lading bestaat uit 40 koelcontainers van 20 voet twee aan twee gegroepeerd. In die containers zenden Belgische expediteurs hun goederen, voor drie kwart bederfelijke voedingswaren, naar Moskou.

De trein is eenmalig omdat de 40 (nieuwe) containers niet naar België terugkeren. Zij zullen worden ingelegd voor de verdeling van voedingswaren op lange afstand in Russisch binnenlands verkeer.

Bijzonder aan de trein is ook dat hij het resultaat is van een samenwerking van de groep "NMBS" want het zijn dochterondernemingen van de Belgische spoorwegonderneming die rond B-CARGO werken die de trein in het leven hebben geroepen.

De trein moet een tweevoudige uitdaging helpen verwezenlijken. Enerzijds voert Transurb een driemaandelijke campagne op Russisch grondgebied en anderzijds tracht de spoorweggroep vaste voet te krijgen op de markt voor het vervoer van bederfelijke goederen tussen Europa en het GOS.

De bedoeling is om vanaf oktober/november 93 in samenwerking met de Deutsche Bundesbahn die een speciale trein Berlijn-Moskou hebben een geregelde verkeersstroom met koelcontainers te realiseren. Het is niet uitgesloten dat er op termijn op basis van de bereikte resultaten drie tot vier volledige treinen per maand vanuit de Benelux worden ingelegd.

Binnen de NMBS groep: een project van Transurb met medewerking van Depaire

Na een aanbesteding werd in 1992 Transurb door de Europese Commissie belast met de uitvoering van een project voor bijstand aan de spoorwegen van de landen van het GOS. Het project heeft tot doel het verlies aan bederfelijke goederen tijdens het vervoer over grote afstand tussen de EG en het GOS terug te brengen.



Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
(Ö 02/524 20 34)

mem&

De Russische spoorwegen zijn zeer geïnteresseerd in het project. Op hun vraag en in overleg met de Europese Commissie heeft Transurb besloten om naast het gedeelte "studie en aanbevelingen" ook een proeftrein op het spoor te zetten en die in Russisch binnenlands verkeer uit te testen.

Het project nam dus een concrete wending en werd aangepast aan de Russische maatstaven. Uit studies van Transurb bleek voor het beschreven traject de koelcontainer met geleide temperatuur het beste vervoermiddel te zijn. Het project is in zekere zin ook innoverend aangezien deze techniek tot op heden in Rusland niet wordt angewend.

De firma Edmond Depaire heeft zich aangesloten bij Transurb en zal een belangrijk deel van de actie, de verzending van de bederfelijke voedingswaren vanuit Antwerpen naar Moskou voor haar rekening nemen. Aangezien het hier om een "primeur" gaat, verscheen bij Depaire een totaal nieuwe cliënteel op het toneel. Het commerciële resultaat is bevredigend: in een op de vervoermarkt kalme periode werd in minder dan twee weken de trein gevuld.

Een spoorwegprimeur

De proeftrein Antwerpen-Moskou is de eerste trein koelcontainers met geleide temperatuur, die op het Russische net zal rijden. De containers moeten temperatuursverschillen van 70 °C trotseren vermits het aan de Zwarte Zee +25 °C en in Oost-Siberië -45°C is . Zelfs in Canada werden koelcontainers met geleide temperatuur nog nooit aan dergelijke schommelingen blootgesteld. Het is dus een verregaande test en studie van de evolutie van de temperatuur in de containers.

Voor deze proef moesten containerwagens worden omgebouwd en door een kabel verbonden met generator wagens, die op de zeer lange afstanden instaan voor de elektrische voeding. Containers die door eigen generatoren worden gevoed kunnen maximum 60 uur alleen voort.

De uitdaging is niet alleen van technische doch in de eerste plaats van organisatorische aard.

Voor de voorbereiding van de proef diende een "door-to-door" logistiek opgezet op gecombineerd vervoer-basis, en waar voor de lange afstanden een beroep werd gedaan op het spoor. Niet alleen het vervoer in se doch ook aspecten zoals opslag, bewaring, fyto-sanitaire controle en voor koeling werden nauwkeurig bestudeerd.

In Krasnodar werden speciale verpakkingen ontworpen en gefabriceerd voor appels, peren en druiven bestemd voor Siberië. Bovendien werd de volledige



wmm

verzending tot bij de geadresseerde georganiseerd. In Moskou, waar de veiligheid een reëel probleem vormt, werd voor speciale begeleiding van de containers gezorgd. De Belgische verladers kregen voor hun goederen ook een all risk-verzekering.

Ook commercieel een primeur.

Het is de eerste keer dat een dergelijke trein vanuit België naar Rusland rijdt. De grote vraag van verladers bewijst dat hier een dynamische markt open ligt en dat er interesse is voor een spoorwegprodukt dat zowel qua prijs als qua leveringstermijn kan concurreren met de weg.

Het zal ook de eerste keer zijn dat de inwoners van Jakoetsk vers fruit en groenten krijgen dat niet per vliegtuig werd aangevoerd. De vervoerprijs zal bovendien tienmaal lager zijn.

Aangepaste logistieke middelen

In de trein rijden 40 nieuwe ISO-containers van 20 voet, respectievelijk:

- * 10 autonome ISO-containers met ingebouwde dieselgroep, vervaardigd bij Waggonbau Dessau/Hagenuk (Duitsland);
- * 30 ISO-containers, waarvan 15 met aangehechte dieselgroep ("clip-on") vervaardigd bij GRAAF/SEEACOLD (Duitsland/Groot-Brittannië).

Tussen Antwerpen en Brest rijden de containers in bloktrein en worden niet elektrisch gevoed. Vanaf Brest worden de containers per twee, met de deuren naar mekaar toe, op een containerwagen van 60-voet geplaatst die speciaal voor de proef uitgerust zijn met een kabel voor de elektrische voeding. Twee generatorwagens (2 x 75 kW) zorgen voor de voeding van de koelelementen.

De trein is dus samengesteld uit 22 wagens en heeft een totale lengte van 429 m. Voor en na elke generatorwagen bevinden zich vijf wagons met telkens twee containers.

Op de verladingspunten worden de containers met 30 ton-portieken op vrachtwagen-onderstellen geplaatst. Tijdens het wegvervoer wordt de temperatuurregeling onderhouden door dieselgroepen.

De Russische begeleiders hebben gedurende vijf dagen een vorming genoten vanwege de constructeurs van de containers en van Transurb. Medewerkers van Transurb en een technicus van de constructeurs vergezellen de trein tot aan zijn eindpunt. Het transport Antwerpen/Brest wordt verzorgd door ICF (Inter-

container/Interferry; een gespecialiseerde coöperatieve onderneming van de Europese spoorwegen).

Heen en terug: 22.800 km

Het totale spoorwegtraject van een heen-en-terugreis van de containers wordt op 20.720 km geraamd, of:

Antwerpen - Brest	1.570 km
Brest - Moskou	1.100 km
Moskou - Krasnodar	1.350 km
Krasnodar - Berkakit	8.350 km
Berkakit - Krasnodar	8.350 km

Naast de verlading spoor/spoor te Brest, te wijten aan een verschil in spoorbreedte, zijn er drie verladingspunten:

te Moskou:

lossen van de containers, distributie naar de geadresseerden in een straal van 80 km rond de terminal Kountsevo 2, laden van de ledige container;

te Krasnodar:

met bestemming Jakoetsk, laden van bederfelijke goederen (60 % verse vruchten, 40 % diepvriesproducten) in de koelruimten van de producenten gelegen in een straal van 140 km rond de terminal;

te Berkakit:

levering van een deel van de containers (30 stuks) te Jakoetsk (810 km).

Het totale wegtransport wordt geraamd op 2.060 km voor een heen-en-terugreis.

De medewerkers aan het project

* **Het programma TACIS van de Commissie van de Europese Gemeenschap** heeft als doel de landen van het GOS bij te staan tijdens hun overgang naar een markteconomie. TACIS is:

- de financier en naamgever van het project *Transport van bederfelijke goederen over grote afstanden* ;
- de financier van de studies en de vorming die nodig waren voor de operatie *piloottrein*.

* **De NMBS-groep, middels B-Cargo,**

en met grote steun van Transurb en Depaire zorgt ervoor dat de trein vanuit België kan vertrekken.

* **ICF - Intercontainer-Interfrigo - met het Departement Transport van de NMBS,** organiseerde het transport op het traject Antwerpen-Brest en onderhandelde met de betrokken spoorwegnetten over de reisweg en de dienstregeling van de trein. De trein vertrekt van de Antwerpse terminal van Interferry, de vertegenwoordiger van ICF in België. De ervaring van ICF inzake transporten met temperatuurregeling is van groot nut geweest voor het op sporen zetten van de trein.

* **De Boerenbond,**

is in het project vertegenwoordigd door het studie bureau Stabo en de veilingen van Sint Kathelijne Waver en Sint Truiden.

Stabo is voor het project naar Krasnodar gereisd en heeft daar de bewaring, de opslag en de voorkoeling op punt gesteld.

De veilingen hebben een delegatie uit Rusland en Wit-Rusland op bezoek gekregen, die zich de werking van de fruit- en groentenveiling heeft eigen gemaakt. Bovendien hebben de veilingen een aandeel in de goederen die met de piloottrein vervoerd worden.

* **Seaco (UK), Graaf (GR) en Waggonbau Dessau (GR),**

constructeurs en verhuurders van containers die de vorming van de Russische begeleiders hebben verzorgd. Deze laatste staan in voor het technisch onderhoud en de opvolging gedurende het ganse traject tot Jakoetsk.

* **De Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel - BDBH,**

die de informatie heeft verspreid om de rit van de trein bij de afzenders bekend te maken.