

Produceer, wij vervoeren

Het spoorvervoer integreert zich eveneens als eerste of als laatste schakel in de logistieke keten. De producent is een specialist van de fabricatie. Dikwijls vertrouwt hij de commercialisering van zijn produkten toe aan een partner of aan een gespecialiseerd filiaal. Waarom zou hij een deskundige zijn in transport? Dit is de taak van de vervoerder, en de NMBS wil "goed" vervoeren. Daarom creëert zij rond de tractie een logistieke dienstverlening die haar klanten ontlast van alle transportproblemen en dito rompslomp.

"Vervoeren" is vandaag de dag voor de spoorweg meer dan enkel maar de tractie van de geladen goederenwagens.

Zij biedt een gevarieerde dienstverlening die van het transport een "volledige" prestatie maakt, opgenomen in het kader van een enig contract, tegen een goed bestudeerde prijs.



De kanalisatie

Het volgen der transporten

De douane-bijstand: een "snelheidstroef"

RailEasy

Uitgelezen methodes

Het nieuw spoorwegaanbod is gebaseerd op een eenvoudig concept, de kanalisatie, aangevuld met hoogwaardige producten die kwaliteit koppelen aan betrouwbaarheid en concurrentiekracht.

De kanalisatie verhoogt de kwaliteit (vooral dan de snelheid), het elektronisch volgen van de

wagens in real time waarborgt de betrouwbaarheid, de hulp voor het vervullen van de douaneformaliteiten en het wegvallen van het oponthoud aan de grenzen maakt het aanbod concurrentieel. Aanvullen de telematische producten zorgen voor de intense toepassing van de informatica bij het spoorvervoer.

De wagens volgen niet langer hun eigen "ommetje" via de "kortst mogelijke" afstand.

Er is kort en kort.

Kort in afstand kan lang zijn in tijd! Indien de wagens tal van rangeringen ondergaan dan is er een aanzienlijk tijdverlies, maar daarenboven zijn er ook de wachttijden in de vormingsstations met kleine capaciteit.

Wat betekenen - in de totale vervoersduur - de bijkomende kilometers afgelegd tegen 90 of 100 km/u, indien er één of meerdere rangeringen worden uitgespaard en er bijgevolg, door een vlotte bediening, ette-

lijke uren worden gewonnen?

De spoorwegnetten verhogen de commerciële snelheid, (de vervoersduur wordt met 24 uren en meer ingekort) en verminderen de kosten door het verkeer naar vlotte vormingsstations te richten via reisswegen met grote capaciteit die frequent bediend worden.

De dienstverlening wordt duidelijk beter. Het ter bestemming brengen van de wagens is makkelijker om te beheren, het transport wordt betrouwbaarder.

Daaruit volgt dat het aanbod nog concurrentieler is en nog

rendabeler voor de klant en voor de spoorweg. Het voordeel kan berekend worden volgens volgende criteria:

- ★ vermindering van de vervoersduur en de zekerheid van de voorraden;

- ★ de produktiviteit van het rollend materieel: een snellere rotatie leidt tot de inkrimping van het aantal netwagens en P-wagens;

- ★ minder rangeringen, wat uitmond in een betere rentabiliteit;

- ★ minder "onproduktieve" tracties die naast de rentabiliteit

ook de flexibiliteit en de zekerheid van het vervoer ten goede komen.

De kanalisatie is het basisbegin-sel van het TOP-Plan, van Trans Euro Freight en van de as-exprestreinen. In plaats van de goederen ter bestemming te brengen via verspreide reisswegen, rijden de wagens die aangeboden worden in de Belgische stations voortaan op één spoor. Een spoor dat de belangrijke verkeersstromen kan absorberen, vooraleer de wagens worden verspreid in het vormingsstation dat het dichtst bij de eindbestemming ligt.

Eénmaal het aanbod concurrentieel, moet het zijn betrouwbaarheid bewijzen, opdat de toenemende klantenkring in alle vertrouwen zijn transporten aan de spoorweg zou kunnen aanbieden.

Het telematisch volgen van de zendingen is een noodzakelijk gegeven voor het winnen van dit vertrouwen. Het maakt in

België deel uit van een geheel van diensten, RailEasy genoemd.

De algemene informatisering van het verkeer bij de Europese spoorwegnetten vergemakkelijkt het volgen in real time van een toenemend aantal zendingen. Voortaan beschikken expediteurs en Belgische bestemmelingen over een aantal controle-mogelijkheden waardoor:

- uur na uur het verloop van hun zendingen kan gevolgd worden;

- nauwkeurig de ontvangst van hun goederen en de integratie in de produktieketting kan geprogrammeerd worden;

- het beheer van hun privé-wagenpark kan georganiseerd worden;

- hun transporten nog beter

gerentabiliseerd worden door gebruik te maken van de telematische faciliteiten die in de rand van het gebeuren geboden worden.

Sinds 1 september 1987 kan 75% van het spoorvervoer van of naar België elektronisch gevolgd worden in real time.

Lees ook ons artikel in kader "RailEasy".

Concurrentieel en betrouwbaar, ... maar het spoorvervoer moet eveneens snel zijn. De verzendingsmethodes zijn daarop gericht. Blijft ze integraal toe te passen door de opheffing van alle douane-obstakels die het vervoer kunnen vertragen.

De douaneposten moeten daarom niet letterlijk van de kaart worden geveegd. Over 5 à 6 jaar wordt alles geregeld tussen de landen van de Europese Gemeenschap. Voor alle andere grenzen zal het probleem in

zijn actuele vorm blijven bestaan. De "afzenders/geadresseerden" toegelaten door de administratie der douane mogen in hun eigen inrichtingen de douaneformaliteiten verrichten nodig voor de uitvoer en de invoer. Hun wagens hebben geen oponthoud aan de grenzen en worden niet afgeleid naar entrepots waar de formaliteiten uitgevoerd worden.

Voor de andere klanten die eventueel geconfronteerd worden met douaneproblemen en

met wachttijden aan de grenzen, neemt de NMBS de rol over van "toegelaten afzender/geadresseerde".

Dit betekent dat de NMBS voor haar klanten (met wie een akkoord werd afgesloten) alle nodige formaliteiten vervult, zowel bij aankomst als bij vertrek. Aldus genieten zendingen die tijdig werden aangeboden van alle mogelijke voordelen die de commerciële snelheid ten goede komen. Er is geen oponthoud aan de grens en de goede-

ren bereiken hun bestemming binnen de gewaarborgde leveringstermijnen.

Door deze dienstverlening liggen alle nieuwe hoogwaardige spoorwegprodukten die de NMBS aanbiedt in internationaal verkeer binnen het bereik van alle klanten. Deze dienstverlening is bijvoorbeeld de conditio sine qua non opdat "niet-toegelaten" klanten hun zendingen zouden kunnen integreren in de as-exprestreinen.

Sinds de lancering in april laatstleden, werden aan de telematische diensten "RailEasy" reeds enkele verbeteringen aangebracht.

De Duitse Spoorwegen zijn nu ook aangesloten op het internationaal communicatienet, Hermes, waardoor het Westduitse grondgebied voortaan volledig bestreken wordt vanuit België: de wagens kunnen er gevolgd worden in real time.

Door deze interconnectie kan 75% van de zendingen met een

eenvoudig telextoestel automatisch gevolgd worden door de Belgische klanten.

Andere landen zullen in de komende maanden aangesloten worden; de verhouding zal geleidelijk stijgen tot 100%.

Voor het binnenlands verkeer kan het transportdocument weggelaten worden voor alle verkeersstromen en vervangen door een telexbericht.

Een klant gevestigd te Brussel bijvoorbeeld kan zijn goederen

herv verzenden vanuit elk Belgisch station door zijn orders via telex door te sturen. Deze faciliteit is enkel voorbehouden voor de klanten geabonneerd op RailEasy.

Deze beslissing breidt het toepassingsgebied fors uit:

- ★ er moet geen minimumverkeer bereikt worden om de transportdocumenten te mogen vervangen door standaard-etiketten;

- ★ het voordeel van de maatregel is niet enkel voorbehouden aan "geinformatiseerde" klanten.

Naast het volgen van de wagens in real time en de transmissie van transportorders, biedt RailEasy nog andere mogelijkheden zoals de reservering van materieel of de bestelling van wagens.