



# Auto's doen het goed per trein



De auto-industrie is een pijler van onze nationale economie. In 1986 en 1987 werden er in ons land bijna 400.000 nieuwe auto's verkocht.

België is een assemblage-land: meer dan 1 miljoen auto's per jaar worden er geproduceerd, waarvan 90% wordt uitgevoerd. Alle merken zijn op onze "open markt" vertegenwoordigd en dat betekent een drukke in- en uitvoerbedrijvigheid die letterlijk en figuurlijk op wieljes loopt. Daarbij speelt de NMBS, als krachtig vervoerder met grote capaciteit, een niet on aardige rol met toenemende belangrijkheid.

## Concurrenten?

De auto en de trein worden geacht concurrenten te zijn, toch kan de één niet zonder de ander.

Nog vooraleer de auto een auto is, worden grote hoeveelheden grondstoffen en onderdelen per trein naar de assemblage-fabrieken gevoerd en ook tussen de fabrieken onderling is er een druk spoorverkeer.

Eens het vierwielige produkt is afgewerkt, wordt er een groot deel naar de distributiecentra gespoord. En als de consument uiteindelijk goedgeleumd per auto naar de vakantiebestemming vertrekt... dan kan hij zijn

dierbaar bezit op de autotrein rijden, hij vermijdt aldus de gevaarlijke zomerwegen en hij komt na een rustige treinnacht nog steeds goedgeleumd ter bestemming.

"Het geniale triumviraat van roerloosheid, siddering en bewegende delen, dat elke wens tussen genot en macht vervult" (Ritzerfeld), is dus voor de NMBS een dagelijkse realiteit.

## Een goede klant

De NMBS heeft aan de auto een goede klant. Het is een deelmarkt die nog steeds in expansie is en die vorig jaar de recordcijfers van 1986 qua vervoersvolume (onderdelen + af-







gewerkte auto's) nog met 8,8% verbeterde.

Uitgedrukt in wagenladingen betekende dit voor 1986 (aanvoer + afvoer) 50.000 wagens met onderdelen, 30.000 wagens met racks, pallets en ledige verpakkingen en 64.000 wagens met "afgewerkte produkten" (wat staat voor  $\pm$  700.000 auto's en bestelwagens!).

Deze gunstige evolutie werd in de hand gewerkt door marktgerichte prijzen en door een kwalitatief goed vervoersaanbod gebaseerd op regelmaat en snelheid, waardoor zelfs zeer belangrijke pieken vlot werden opgevangen.

Eén van de opmerkelijkste resul-

taten inzake het vervoer van auto's, werd gerealiseerd voor Ford tussen Genk en de SeaRo-terminal te Zeebrugge (SeaRo Ford center). In 1987 werden er ongeveer 48.800 Sierra's en Transits per spoor vervoerd, alle bestemd voor Groot-Brittannië.

### SeaRo-terminal

SeaRo is een Zeebrugse stouwer die het vorig jaar schitterend heeft gedaan. Het globaal behandelde goederenvolume steeg van 2,35 miljoen ton in 1986 tot 3,20 miljoen ton in 1987. Deze groei is ondermeer te danken aan het auto-aanbod van Ford en van BMW, in zo-

verre dat men uitkijkt naar bijkomende terminalruimte om de evolutie van het verkeer te kunnen blijven volgen. SeaRo zorgt voor het lossen van de auto's, de kortstondige tussenopslag op de ruime parkings en het laden van de ferry's.

Tot voor enkele jaren voerde Ford zijn auto's voor Groot-Brittannië per vrachtwagen naar Vlissingen of Zeebrugge. Sinds eind 1985 loopt alles uitsluitend per spoor via Zeebrugge en SeaRo, en dit dankzij een dynamisch en geïntegreerd transportprogramma van de NMBS.

Ford Genk waardeert deze aanpak, want van een totale productie van 341.200 auto's in 1987 (59.400 Transits en 281.800 Sierra's) vervoerde de NMBS ongeveer 160.000 eenheden naar diverse Europese bestemmingen. Dit marktaandeel van 46 à 47% krijgt nog meer betekenis als men bedenkt dat Ford in de Benelux en in de grensgebieden van Frankrijk en Duitsland een groot gedeelte van de productie afzet. Omwille van de kleine afstanden worden deze auto's logischerwijs per vrachtwagen ter bestemming gebracht.

Sedert enkele jaren werkt de NMBS ook samen met SeaRo voor het over de plas zetten van de BMW's bestemd voor de Britse markt. In zoverre zelfs dat sinds begin 1987 de quasi-totaliteit van de 36.000 BMW's afkomstig van de Duitse fabrieken per spoor naar Zeebrugge gebracht werden.

De vlotte samenwerking met de autoconstructeurs, de stouwer en de ferry-operator (voor BMW is dat Cobelfret) bewijst dat de spoorweg zich integreert in het "totaal-logistiek-concept", en ook aandacht heeft voor de dienstverlening vóór of na het zuiver spoorvervoer.

