

Geen fantasietjes

De concurrentie woedt hard in de autobranche. Geen enkele bedrijfsleider kan zich fantasietjes veroorloven. Daarom waardeert Elsen de stiptheid van het spoorvervoer: "Onze afspraak is dat de wagens met onderdelen elke ochtend om 7 uur aankomen. De technische treinen vertrekken de avond voordien, voor 65 % vanuit Parijs en voor 35 % vanuit de omgeving van Le Havre. Welnu, ze staan hier dagelijks klaar om 6.30 uur en vaak zelfs om 6 uur. We mogen dus zeker niet klagen. Het lukt altijd. De ene keer dat er iets misloopt, ligt het niet aan de spoorweg maar aan een slechte of verkeerde zending, of aan een ongeluk.



Dan nog beschikken we over de middelen om snel op de situatie in te spelen. De verst afgelegene leverancier ligt op 10 uur afstand met de vrachtwagen. Elke fabriek heeft er zo een drietal ter beschikking voor noodgevallen."

Lossen volgens behoefte

Renault werkt met een

plaatwerkstock van gemiddeld twee dagen. De trein die 's morgens vroeg aankomt, heeft in principe onderdelen voor één productiedag bij. Hoewel er voor sommige stukken iets meer speling op zit, is de reserve aan het eind van de dag nog voldoende om een volgende werkdag vol te maken.

Een ware omwenteling in vergelijking met pakweg 15 jaar geleden. Toen werden "strategische onderdelen", zoals plaatwerk, motoren en versnellingsbakken zelfs tot twee weken lang in het magazijn bewaard. De gewone stukken brachten er gemiddeld 5 tot 6 dagen door alvorens ze de weg naar de montageketting vonden. Door het "just-in-

time"-systeem (JIT) is die werkwijze geschiedenis. Toch trekt Renault de JIT niet tot in het absolute door. "Just-in-time is een breed begrip", legt Elsen uit, "we behouden een dag flexibiliteit. We lossen alle wagens ook niet tegelijk op het ogenblik dat ze hier aankomen, maar halen er de stukken uit volgens behoefte. "Ongeveer 80 % van de

onderdelen komt uit Frankrijk, hoewel het volume uit Spanje in stijgende lijn gaat. Met haar 4.000 werknemers heeft de fabriek een productiecapaciteit van 180.000 auto's per jaar. Dat zijn vooral nieuwe Clio's (die de nog in beperkte mate geassembleerde R 5 vervangen) en R 21's. Per jaar voeren zowat 3.500 spoorwagens onderdelen aan. Daarvan worden er 2.300 herbeladen met leeggoed en in veel mindere mate met halfafgewerkte producten. Vooral grootvolumewagens van het EVS-type worden gebruikt. Met hun 200 kubieke meter zijn ze 3 keer groter dan de vroegere tweelasige standaardwagens.

Als het van Louis Elsen afhangt, mag het spoorvervoer samen met Renault groeien: "In 1989 werd een studie uitgevoerd over de afschaffing van de spoortrafiel. Ondanks het feit dat we over voldoende losplaatsen voor vrachtwagens beschikken, hebben we ons hier in Vilvoorde stevig tegen die idee verzet. In die positie blijken we elke dag meer gelijk te krijgen."

EEN HEEL GOEDE RELATIE

Sinds de productie van personenwagens in de oude GM-fabriek, de zogenaamde Plant I, onlangs werd stopgezet en overgebracht naar de jongere vestiging Plant II, is de spoorbundel aldaar te klein geworden. General Motors bleef niet bij de pakken zitten en legde in samenspraak met de NMBS een nieuwe overnamebundel aan.

GM assembleert 76 auto's per uur gedurende tweemaal 10 uur per dag plus één shift op zaterdag. Op jaarbasis levert dat een eigen productie op van om en bij de 400.000 voertuigen. Het personeelsbestand bedraagt 9000 mensen. Vanuit Plant II worden bovendien nog auto's uit andere Europese fabrieken verdeeld over de Belgische en Luxemburgse markt. De onderdelen voor de hier gebouwde Kadett- en Vectra-modellen komen overwegend uit de Opel-fabrieken in Bochum, Rüsselsheim en Kaiserslautern (Duitsland). Ze worden voor driekwart aangevoerd door 5 vaste high-cube treinen per dag. Dat maakt 500.000 ton per jaar. "Een heel goede

GENERAL MOTORS CONTINENTAL

relatie", zo omschrijft de manager vehicle handling & distribution R. Van den Broeck de samenwerking met de spoorwegen. De rest van de onderdelen bereikt de montagelijnen langs de weg of over zee. Sommige leveranciers hebben immers geen spoor-aansluiting.

Vertrouwen

"De just-in-time-levering is enorm belangrijk", verklaart dhr. Van den Broeck. "Onze stocks worden op het allerlaagste minimum gehouden. Daarom moet de levering van de onderdelen precies op tijd gebeuren. Dus moeten we vertrouwen op de NMBS, opdat onze treinen geen uren vertraging zouden oplopen. Zoniet breekt hier paniek uit. Niet dat we altijd alle stukken tegelijkertijd nodig hebben, maar in elke zending zitten er toch enkele die noodzakelijk zijn om de band lopende te houden. JIT vraagt buitengewone inspanningen."

Langs een zevental sporen rijden de goederenwagens rechtstreeks de fabriek binnen. Daar is men van tevoren op de hoogte van de precieze inhoud. De wagens worden onmiddellijk uitgerangeerd en afgeleverd op verschillende plaatsen, zo dicht mogelijk bij de plek waar ze worden verwacht. Zo kunnen de geloste onderdelen direct worden gebruikt in het assemblageproces. Er is hoogstens nog een korte en beperkte tussenopslag. Dank zij de nieuwe overnamebundel



met 3 bijkomende sporen van elk ongeveer 700 meter lengte, kan vlotter en efficiënter worden gewerkt. De behandeling is op de koop toe een stuk vereenvoudigd. Een aantal lege wagens wordt herbeladen met leeggoed of met onderdelen voor de fabrieken in Duitsland. Antwerpen bouwt bijvoorbeeld de vloer voor alle Vectra's. Met de NMBS werd een aangepaste prijzenregeling getroffen voor deze "rondgang".

Commerciële aanpak

Van alle afgewerkte auto's is 93 % bestemd voor de uitvoer. Vooral dan naar Duitsland, dat bijna de helft afneemt. De overige gaan overwegend naar Spanje, Frankrijk, Italië, Nederland en Scandinavië. GM verwacht niet dat het openbreken van de

Oosteuropese markten veel invloed zal hebben op de eigen output. Niettemin is het niet uitgesloten dat de verhoudingen in de bestemmingen veranderen. Amper 7 % is voor de binnenlandse markt bestemd. "Dat is normaal", zegt Van den Broeck, "de productie van de onderscheiden modellen wordt toegewezen aan verschillende fabrieken. Geen enkele maakt alle soorten auto's. Ook de reeksen binnen hetzelfde gamma worden verdeeld. Wij bijvoorbeeld maken niet alle modellen die van de Vectra of de Kadett op de markt komen. Bovendien is onze productie veel te groot om alles op de Belgische markt te verkopen." Een kant-en-klaar voertuig belandt in het binnenland meestal nog dezelfde dag en zeker binnen de 48 uur bij de dealer. Van wat naar het buitenland gaat, neemt 46

% de trein. "Dat zou meer kunnen zijn als we niet van tijd tot tijd werden geconfronteerd met een gebrek aan beschikbare dubbeldekkers. Als alles naar wens verloopt worden de auto's vrij vlug verzonden. Gemiddeld hebben we minder dan een dag stock. Dit betekent dat er aan het eind van de dag minder auto's op de parking staan dan er werden vervaardigd", aldus Van den Broeck.

Ook bij GM weten ze trouwens de commerciële inspanningen van de NMBS te waarderen: "Spoorvervoer is sowieso interessant op relatief lange trajecten, voor grote hoeveelheden en regelmatige verzendingen. Het verheugt ons echter dat de NMBS zich naar de klant toe positief opstelt en een zakelijke, klantvriendelijke aanpak huldigt."