



Het eerstvolgende jaar schat B-Cargo dus een miljoen ton te moeten vervoeren: 13.000 wagens papier en 5.000 wagens papierpulp.

De gesloten wagens rijden door praktisch heel West-Europa. Het grootste deel van de lading gaat naar Italië, meer bepaald naar de terminals van Milaan, Modena en Aprilia (Rome). Die laatste twee worden trouwens geëxploiteerd door Saima Avandero, die behoort tot de ABX-groep en bijgevolg de logische partner van B-Cargo is.

Saima Avandero, Italiaanse partner

Treinen die toekomen in Modena en in Aprilia worden in de loop van de dag gelost. De terminal van Saima Avandero kan dag en nacht treinladingen ontvangen. Elke wagen wordt gelost binnen het kwartier. Voor de goederenopslag zijn 80.000 vierkante meter beschikbaar, waarvan 40.000 overdekt. De opslag gebeurt in functie van de eindbestemming.

Saima Avandero levert papier in een straal van 300 km. Een van de belangrijkste klanten is Tetra Pak. Voor die klant gebeuren de leveringen met speciaal ontworpen vrachtwagens. Het papier wordt bij de klant automatisch gelost en in de productieketen gebracht.

De andere terminals bevinden zich in Duitsland (Frankfurt, Nürnberg, München, enz.), Frankrijk (vooral in de Parijse regio), Zwitserland en Oostenrijk. In het zuiden van Frankrijk, in Le Boulou, wordt het papier overgeslagen voor Spanje. Tevens is gepland om Groot-Brittannië te bedienen.

Complete service

Om zich goed van zijn opdracht te kwijten levert B-Cargo een complete service. Het contract met StoraEnso omvat zowel de tractie als de wagenverhuur. B-Cargo huurt de aangepaste wagens bij privé-firma's als Nordwaggon (Zweden) en Transwaggon (Duitsland). Het zijn vier-assige draaistelwagens van het type Habins (capaciteit ca. 55 ton, lengte 21 m) en gekoppelde vierassers Laais of Hirrs van 25 m met een capaciteit van 60 ton. Ten slotte staat B-Cargo in voor alle overeenkomsten met de andere spoorwegen.

Midden jaren 90 zocht deze Zweedse papierproducent een oplossing voor het dichtslubbende verkeer in Noord-Duitsland en tegelijkertijd een milieuvriendelijke manier om zijn producten te verdelen. Concreet resulteerde dit in de oprichting van een complete logistieke keten, waarvan alle elementen op mekaar zijn afgestemd.

Het nieuwe logistieke centrum draait om SECU: "StoraEnso Cargo Unit", een uit de kluiten gewassen container van 13,8 m bij 3,6 m, een hoogte van 4,4 m en een capaciteit tot 90 ton. Dergelijke containers worden horizontaal verplaatst d.m.v. translifters.

Totale integratie

De SECU's worden door de Zweedse spoorwegen (SJ) van de Zweedse fabriek naar de haven van Göteborg vervoerd. De sporen, bruggen en spoortunnels werden speciaal aangepast voor doorgang van wagens met een totale massa van 25 ton per as. De Zweedse

Om zijn productie in heel Europa en overzees te verzenden, heeft de Scandinavische papierreus StoraEnso een volkomen aangepaste logistieke keten uitgebouwd. 8 bedrijven werken nauw samen, opdat het papier en de cellulose 'just in time' op hun bestemming zouden geraken.

StoraEnso

logistieke keten op wereldmaat

spoorwegen zijn trouwens de enige in Europa die voor een dergelijke belasting zijn uitgerust.

In de haven van Göteborg werd een aangepaste haveninfrastructuur uitgebouwd. Hier worden de containers op speciale RoRo schepen geladen, die door Wagenborg Shipping geconstrueerd werden en door Cobelfret geëxploiteerd worden. De scheepsruimen werden speciaal berekend op de SECU's.

Een eerste schip, de Spaarneborg, is al sinds begin januari in dienst (zie B-Cargo News nr. 1/2000). In april komt het tweede - de Schieborg - en in november het derde - de Slingenborg - in de vaart. Samen zullen ze 5 keer per week Zeebrugge aandoen, na een traject van 36 uur vanuit Göteborg.

Zeebrugge: vastelandsknooppunt

Ook in Zeebrugge werden de kaaien aangepast aan de

containers en de schepen. In StoraEnso Base Port Zeebrugge, een moderne terminal op een terrein van 30 ha, worden de schepen gelost en geladen door Sea-Ro Terminal in minder dan 6 uur, waardoor de wachttijd van de schepen aanzienlijk wordt teruggeschroefd.

De opslag gebeurt volgens een strak doorstromingsschema. Dankzij de installaties kunnen de containers en de producten worden behandeld in een afgesloten ruimte, beschermd tegen wind en weer. Als producten vinden we hier vooral pakpapier en krantenpapier.

Binnenkort wordt een andere terminal voor papierpulp in gebruik genomen.

De cellulose, die als grondstof dient, zal van overal ter wereld per schip worden aangevoerd, voornamelijk vanuit Scandinavië, Canada en Brazilië, en is bestemd voor de Franse en Duitse productiecentra van StoraEnso.

Het spoor, het wegvervoer, de binnenvaart

Vanuit het Zeebrugse knooppunt verstuurt StoraEnso zijn producten over heel Europa op drie verschillende manieren.

Voor verzendingen tot zo'n 300 km binnen de Benelux maakt het bedrijf gebruik van vrachtwagens.

Voor overzeese klanten geldt het schip als vervoermiddel. Het leeuwendeel van de goederen (ca 60%) wordt per spoor vervoerd door B-Cargo naar de verschillende terminals over heel Europa.

Tevens wordt er een beroep gedaan op de binnenvaart.

1 miljoen ton in 2000

Het 500 m lange overslagspoor, volledig overdekt, kan treinen van 20 wagens aan. In totaal moeten er in 2000 in Europa zo'n 600.000 ton papier en 300.000 ton cellulose worden verdeeld vanuit de Vlaamse haven. Bij dat verkeer komen er nog eens 100.000 ton papier uit de West-Europese fabrieken van StoraEnso naar Zeebrugge bij om te worden geëxporteerd.

Servicekwaliteit voor alles

Om dit belangrijke lange-termijncontract naar behoren te kunnen uitvoeren hebben B-Cargo en de Scandinavische groep een kwaliteitshandboek opgesteld dat alle procedures en vervoerplannen (dienstregelingen, enz.) voor elke bestemming uitvoerig beschrijft.

Het parcours van elke wagen wordt praktisch van uur tot uur opgevolgd via een informatiesysteem op basis van e-mail. StoraEnso ontvangt twee

keer per dag een volledig overzicht van de positie van de verzonden wagens. Binnenkort zal StoraEnso op elk moment van de dag of de nacht de toestand op een speciale website kunnen nagaan. In de opstartfase werd gewerkt met manuele vrachtbrieven, maar er zal snel naar het systeem van elektronische vrachtbrieven (via EDI) worden overgeschakeld.

In Zeebrugge werd een coördinatiebureau opgezet waarin

de mensen van StoraEnso, Sea-Ro Terminal en B-Cargo nauw samenwerken om de trafiek in goede banen te leiden. Het Zeebrugse Service Centre van B-Cargo staat er o.m. in voor de bestelling van de wagens, de voorafgaandelijke controle ervan (de eisen op het gebied van reinheid liggen hoog), de prefacturatie en de controle van de inkomende facturen. Elk wagenvertrek wordt ingegeven in het opvolgingsrooster dat dan gecon-

troleerd wordt door de cel CARINE die 24 uur op 24 werkt. De medewerkers van B-Cargo zitten in twee kwaliteitsgroepen: één voor de lokale spoorwegorganisatie en de wagenverhuur en één voor het beheer van het internationale vervoer. De doelstelling van B-Cargo is dat de aan de klant geboden service constant wordt geëvalueerd en verbeterd.