

D O S S I E R

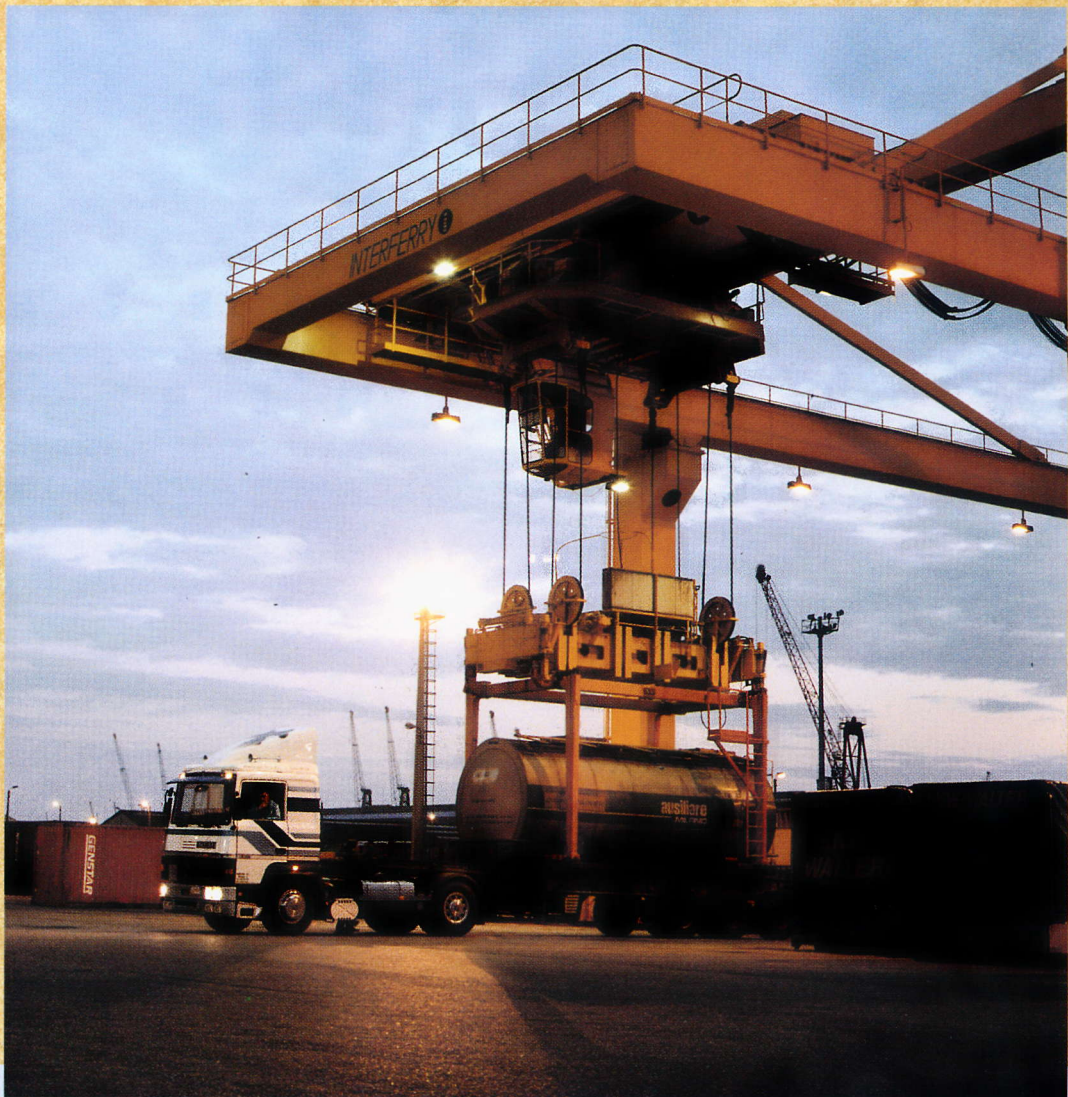
B-CARGO

E E N U I T G E L E Z E N

P A R T N E R



**Een sector in volle
ontwikkeling:
intermodal
beantwoordt aan de
noden van de weg en
het spoor**



**Trein en auto: geen
vijandschap, wel een
vlot partnership**



B-CARGO een uitgelezen partner

De transportbehoeften stijgen van dag tot dag. Alles wijst erop dat het belang van het spoorverkeer voor het goederenvervoer zal toenemen. Die trend heeft twee hoofdoorzaken. Verkeerstechnische en ecologische argumenten leiden tot een herwaardering van de trein. Het spoorwegbedrijf, waarvan B-CARGO deel uitmaakt, draagt zelf zijn steentje bij door een vernieuwd dynamisme en een immer groeiende aandacht voor kwaliteit en klantgerichtheid. Dit dossier geeft een overzicht van alles wat B-CARGO u te bieden heeft.

Produkten

Produkten voor elk wat wils



In grote trekken bestaat het aanbod van B-CARGO uit drie soorten producten: gesloten of volledige treinen, gespreid vervoer en intermediaal of gecombineerd vervoer. Wij stellen de verschillende formules beknopt voor.

Gesloten treinen

De spoortechniek is in de eerste plaats geschikt of rendabel (zowel vanuit het standpunt van de verlader als van B-CARGO) voor het vervoer van grote volumes of zware ladingen. Vrachten tot 1.500

ton vaste en vloeibare bulkgoederen, 300 auto's, enkele honderden stalen balken of grote hoeveelheden afgewerkte of half-afgewerkte goederen met hetzelfde vertrek- en eindpunt. Vanaf zendingen van ongeveer 800 ton leggen we voor dit type trafiek nationaal en internationaal gesloten treinen in, op maat van de klant. In functie van de bestemmingen en de aard van de goederen, bepalen de opdrachtgever en B-CARGO het meest rationele vervoerplan. Nationaal, in de vorm van een rit van punt A naar punt B, is dit opzet vrij eenvoudig. Voor grensoverschrijdende vervoeren zijn de zaken iets ingewikkelder, doch vlot te organiseren. Hier komt het er op aan rekening te houden met de mogelijkheden van de andere spoorwegnetten die zullen gebruikt worden.

Just-in-time

De gesloten trein heeft het voordeel dat hij kan ingepast worden in de produktielijnen van de verlader en van de geadresseerde. De vervoertermijnen zijn exact bepaald in het vervoerplan. Daardoor maakt de trein integraal deel uit van de produktieketen. Hij is perfect in staat just-in-time te leveren of vracht op te halen. De autoassemblagebedrijven bijvoorbeeld vervoeren om die reden zowel binnenkomende onderdelen als vertrekkende afgewerkte produkten per trein. ➤





**Goed georganiseerd, met
aangepaste behandelingsmid-
delen: grote en kleine massa's
vinden hun (spoor)weg**





Verladers van bulkprodukten die over geïntegreerde installaties beschikken, zijn in staat puike staaltjes lossen en laden te laten zien. Het laden van een spoorwagen van 55 of 60 ton, neemt amper enkele seconden in beslag. Een volledige trein van om en bij de 1.200 ton staat klaar op slechts één uur tijd. Sommige firma's installeerden een transportband voor rechtstreekse overslag van schip naar trein en omgekeerd. Hoeft het gezegd dat dit de efficiëntie van de operaties fel verbetert?

In principe is een vervoerprogramma vast, maar de regelmaat kan eventueel versoepeld worden. Zo zijn er, na overleg en indien voldoende tractiematerieel kan vrijgemaakt worden, facultatieve treinen mogelijk.

Een klassiek voorbeeld van regelmatig vervoer met volledige treinen is het suikertransport vanuit een Belgische raffinaderij naar de haven. In het seizoen doet de trein per 24 uur een volledige omloop. Hij wordt 's voormiddags beladen in de raffinaderij, komt 's namiddags aan op de terminal, wordt gelost en vertrekt 's nachts terug naar het beginpunt om een nieuwe vracht van 1.200 ton te laden.

De kolentransporten met treinen van zowat 1.200 ton netto vanuit de haven naar de elektriciteitscentrales of de cokesfabrieken en de ertstreinen naar de staalfabrieken horen eveneens thuis in deze lijst.

Facultatieve treinen

Niet alles is regelmaat, dus rijden er ook niet-geprogrammeerde of "facultatieve" gesloten treinen. Een schip brengt bij voorbeeld een lading van 5.000 ton koper voor Frankrijk aan. De expediteur doet een beroep op B-CARGO voor het transport te land. Hij heeft vooraf afspraken gemaakt. Van zodra het

schip in Vlissingen gesignaleerd wordt en er zekerheid bestaat over de aankomst, verwittigt de expediteur B-CARGO, die volgens plan in actie schiet. Inmiddels was al uitgemaakt hoe de verschillende treinen om de 5.000 ton op hun eindbestemming te krijgen, best worden samengesteld in het voordeel van de opdrachtgever. In samenspraak met de SNCF visten we tevens uit welk uurschema kan worden gevolgd en hoeveel treinen per dag kunnen vertrekken.

In de meeste gevallen kan gebruik gemaakt worden van bestaande dienstregelingen voor facultatieve treinen. Is de aankomst van het schip en de belading van de trein niet te voorzien, dan leggen we een speciale trein in, waarvoor de dienstregeling pas na lading wordt opgesteld.

Voor vervoer van grote hoeveelheden is de gesloten trein dus het vervoermiddel bij uitstek. Omwille van marktontwikkelingen groeit echter het relatief belang van de kleinere zendingen. Dit "gespreid" vervoer, waarbij de zendingen onvoldoende groot zijn om er exclusief tractiemiddelen voor in te zetten, vergt een toenemende aandacht.

Gespreid conventioneel vervoer

Wij willen in deze erg concurrentiële markt groeien door de klant snel en betrouwbaar vervoer aan te bieden. De speerpunten van deze aanpak zijn de zogenoemde EurailCargo-treinen. EurailCargo is een vervoerconcept dat betrouwbaarheid (gewaarborgd tijdstip van levering, iedere dag op hetzelfde uur), regelmaat (vertrek elke werk- ➤

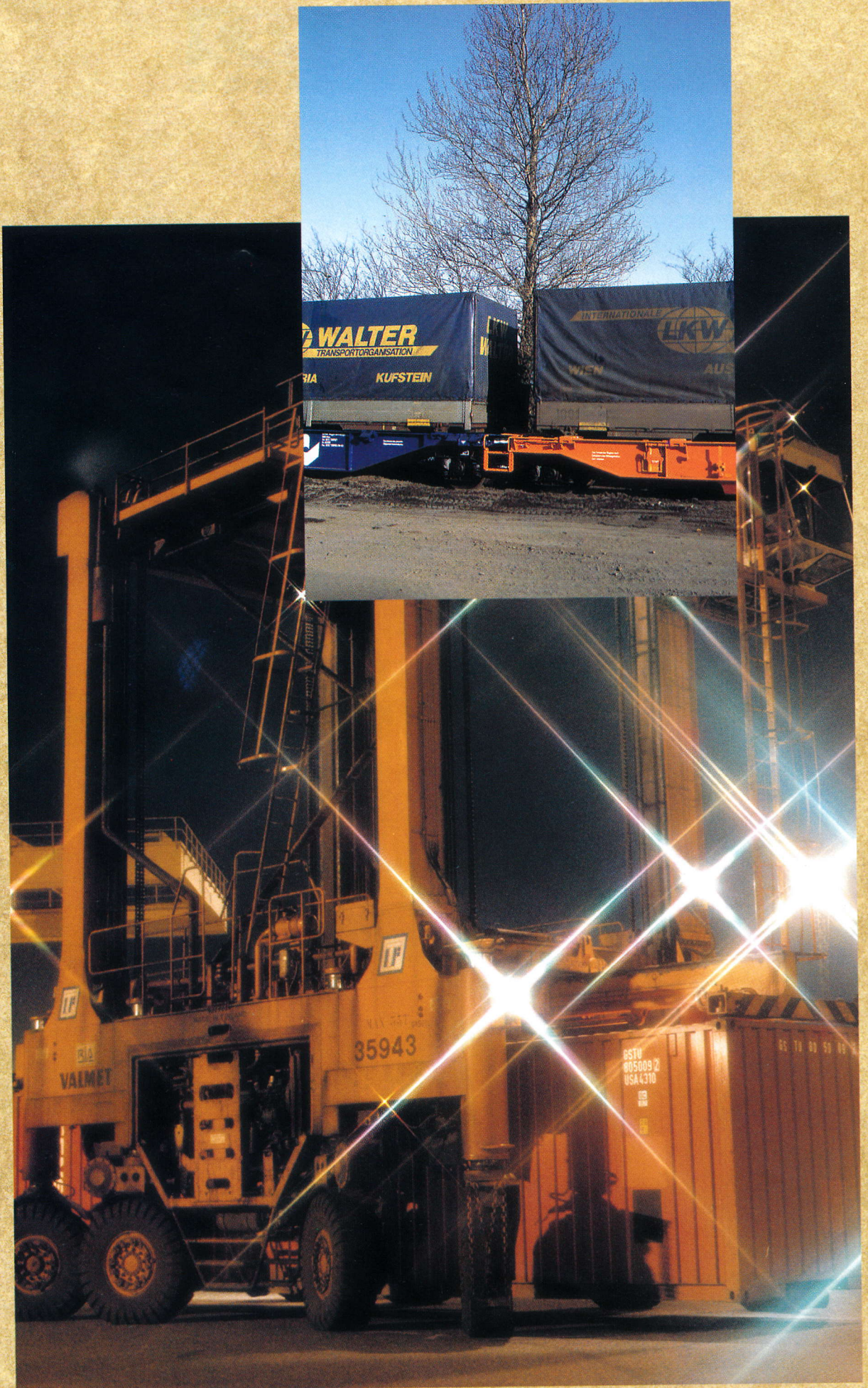
Elektronica RailEasy

De elektronica deed haar intrede in de begeleiding, de logistieke ondersteuning, van het spoorvervoer. B-CARGO gebruikt een telematicasysteem met de naam RailEasy om de wagens te lokaliseren. Het bouwt verder op het internationale netwerk HERMES, dat gegevens uitwisselt tussen de spoorwegbedrijven.

Mits gebruik van een persoonlijke code kan de klant in verbinding treden met de centrale RailEasy-computer. Deze houdt voortdurend in reële tijd de bewegingen van alle wagens bij. Waar bevindt de spoorwagen zich? Is hij de grens al over? Vertrek en aankomst in een buitenlands station kunnen rechtstreeks worden doorgeseind. Deze gegevens zijn toegankelijk via een "vraag-antwoord"-procedure of via de keuze "spontane berichten". In dit geval informeert RailEasy spontaan de klant zonder dat hijzelf het initiatief moet nemen.

RailEasy helpt bij het efficiënte beheer van activiteiten en wagenpark. De gedeeltelijke uitschakeling van "papier communicatie" drijft de produktiviteit op voor opdrachtgever en vervoerder. ■

"Dozen" en "kisten"
kiezen de trein op
grotere afstanden,
een vrachtwagen haalt
ze af voor het
aansluitende traject



dag) en snelheid (geen rangeringen onderweg en geen stilstand aan de grenzen) concreetiseert.

Slechts de verbindingen die aan de meest strikte eisen voldoen, mogen het kwaliteitsmerk EurailCargo voeren. De zendingen die in de EurailCargo-verbindingen lopen, worden centraal gevolgd. Om van de treinen gebruik te maken volstaat een korte vermelding in de vrachtbrief. Het EurailCargo-contract vermeldt de dag van aankomst en het uiterste afleveringsuur. Dat is niet onbelangrijk voor just-in-time programma's.

In alle windrichtingen

Momenteel bestaan er vier verbindingen, als het ware in alle windrichtingen. De Interdelta legt de rechtstreekse link met Zuidoost-Frankrijk. Op het einde van de namiddag van dag A worden de zendingen bij de verlader opgehaald, om in de voormiddag van dag C bij de geadresseerde te worden afgeleverd. Steeds volgens dezelfde dienstregeling vertrekt Interdelta elke werkdag (maandag tot vrijdag), ook in de vakantieperiodes, richting Frankrijk. Vanuit de andere richting keert hij van dinsdag tot vrijdag terug naar België.

De Norlink verbindt volgens dezelfde principes België met Scandinavië, vijf keer per week. De transporttijd tussen verlader en geadresseerde bedraagt hoogstens twee dagen (Denemarken), drie dagen (Zuid- en Centraal-Zweden en de streek rond Oslo in Noorwegen) of vier dagen (de rest van Zweden en Noorwegen). Deze rechtstreekse trein pikt zowel conventioneel als intermodaal vervoer op. De Scaldo zorgt voor een directe verbinding in ten hoogste 48 uur met de oostelijke helft van Oostenrijk. De Cargo Bayern ten-

slotte rijdt op vier zones in Zuid-Duitsland (Rhein-Neckar-Saar, Stuttgart, München en Franken). Ook de Cargo Bayern doet er maximaal 48 uur over om zijn eindbestemming te bereiken. Dat levert een tijdwinst van 24 uur op in vergelijking met de oude reistijden.

Wij ontwikkelen een nieuwe EurailCargo-verbinding naar Zuidwest-Frankrijk. Ook Italië zal met deze formule bereikbaar worden door aanpassing en verlenging van de Porta d'Italia-express.

Gecombineerd vervoer

Het gecombineerd of intermodaal vervoer is een belangrijk groeiterrein. Het koppelt de sterke punten van het wegvervoer aan die van het spoor.

Het concept is eenvoudig. Ladingen worden in containers of laadkisten naar een speciaal uitgeruste terminal gebracht door vrachtwagens. Vandaar worden ze op treinen geplaatst die snel en op lange afstand over de hoofdassen vervoeren. In de terminal van bestemming neemt de vrachtwagen over om het eindvervoer te verzorgen.

Het intermodaal vervoer groeide de jongste jaren gemiddeld met 10 tot 15 procent in het containerverkeer en met 25 tot 30 procent in de ferroutrage of het spoor/wegverkeer. Een aantal staten en de Europese Commissie stimuleren het als een economisch verantwoord alternatief voor de gevallen waarin het wegverkeer ecologisch te belastend is. Mede daarom en omwille van de verzadiging van het wegennet voorspellen deskundigen dat het gecombineerd vervoer tegen het jaar 2010 kan verdriedubbelen. De Europese economische integratie in

Elektronische vrachtbrief

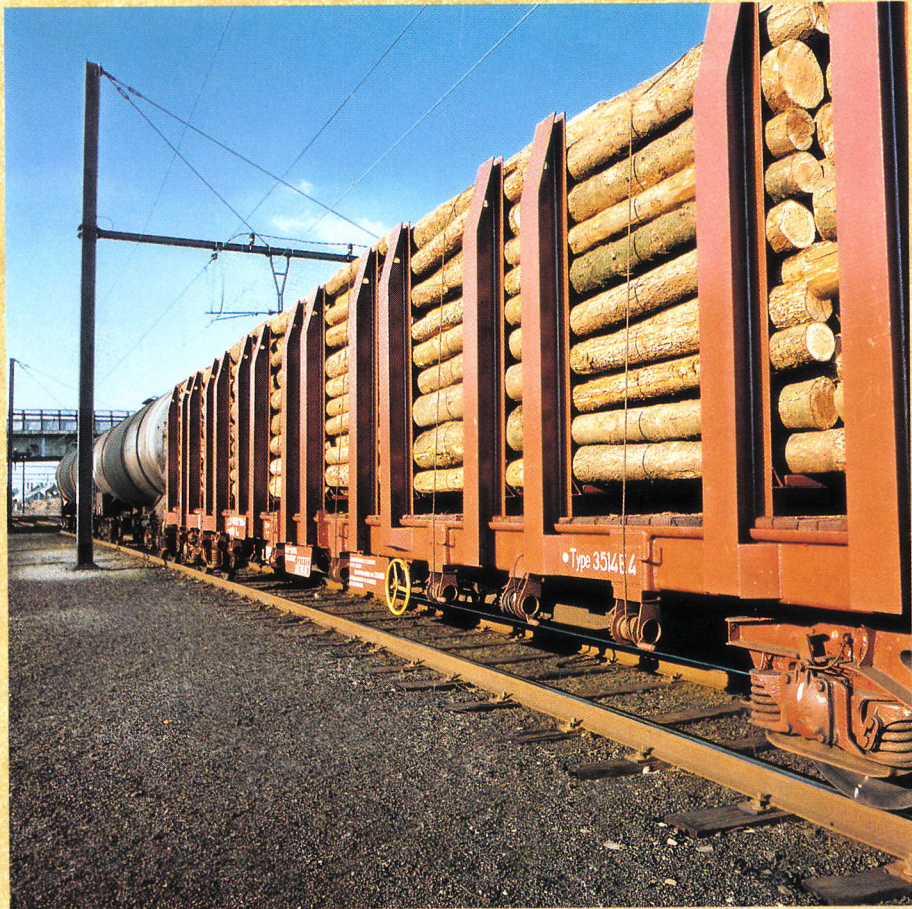
De elektronische vrachtbrief zal in de nabije toekomst nationale en internationale vrachtbrieven vervangen voor alle soorten transport. Men mag gerust spreken over een revolutie in de begeleiding van het vrachtvervoer. De elektronische vrachtbrief zal de uitwisseling van gegevens tussen de opdrachtgever en de vervoerder sterk vereenvoudigen. Door de verlichting van de administratie komt meer tijd vrij voor klantenbegeleiding en kwalitatieve uitbouw van op maat gesneden vervoerprogramma's. ■

West en Oost en de groei die deze met zich meebrengt zijn niet vreemd aan deze vooruitzichten.

Over het gehele land beschikken we over 12 terminals voor gecombineerd vervoer. Rechtstreekse treinen verbinden bepaalde terminals met de voornaamste economische zones. Wij werken aan de verbetering van de grote verkeersassen, de aansluiting van weg op spoor in de terminals en capaciteitsverhoging om de verwachte toename op te vangen.

De ladingen worden vervoerd in drie-assige opleggers, ISO-containers, laadkisten in klassieke, tank- of tremeluitvoering enz. In deze sector werkt B-CARGO nauw samen met andere bedrijven (particulier of met NMBS-participatie) voor gecombineerd vervoer. ■

Geknipt voor hele boomstammen of goed afgesloten voor een ideale bescherming: wagens op maat van elk goed



In constante beweging

De NMBS stemt haar wagenpark af op de marktbehoeften en op de noden van de klanten. Dat doet ze door rationalisatie, ombouw van bestaande types en aankoop van nieuw materieel.

Het vrachtvervoer gebeurt met Belgische netwagens en zogenaamde P-wagens. De P-wagens worden ter beschikking gesteld door private verhuurders. Daarnaast ontvangt de NMBS traditioneel grote aantallen wagens van andere spoorwegnetten, die in sommige gevallen ook een terugvracht kunnen meenemen naar het land van herkomst. De NMBS gebruikt ongeveer 27.000 eigen wagens van de meest verscheiden types. Op tien jaar tijd slankte het wagenpark af met ruim 30 procent. Daar staat echter tegenover dat de gemiddelde nuttige last over dezelfde periode steeg van 35 tot 42,5 ton. Modernisering en betere organisatie leidden bovendien tot efficiëntere benutting.

Wagentypes

In totaal biedt de NMBS ongeveer 30 wagentypes aan. De meest courante wagens behoren tot de volgende hoofdcategorieën:

* E-wagens doen dienst voor het vervoer van schroot, steenkool, enz. en worden geladen en gelost met behulp van kranen.

* F-wagens zijn open wagens voor bulkgoederen zoals erts, steenkool, cokes, grind, enz. Zij hebben een handbediend of halfautomatisch lossysteem.

* H-wagens zijn gesloten wagens met schuifdeuren, vooral geschikt voor gepalettiseerde goederen.

* K- en R-wagens zijn platte wagens met rongen en verklapbare kop- en zijschotten. Zij vervoeren onder meer lange staalprodukten, pakken hout, machines, voertuigen, enz.

* S-wagens zijn speciale platte

wagens, die afhankelijk van de uitvoering gebruikt worden voor containervervoer, bomen, rollen plaatstaal.

* T-wagens beschermen de goederen tegen de weersomstandigheden. Het dak gaat open voor het lossen en het laden. Er worden pakken plaatstaal, of in andere versies, kalk en meststoffen op geladen.

Het gamma omvat twee-assige en vier-assige wagens, sommige met een draagvermogen van 22,5 ton per as (regime D). Een moderne vier-assige wagen kan bijvoorbeeld een nuttige last van 65 ton torsen.

De NMBS-lijnen zijn uitgerust voor deze lasten. Het is de bedoeling dat de toegelaten last per as ook in Europees verband stelselmatig wordt opgetrokken tot 22,5 ton (en later tot 25 ton).

Ombouwen volgens behoefte

Geregeld bouwen we bestaande wagentypes om opdat ze zouden beantwoorden aan de markteisen

en afgestemd blijven op wijzigingen in de behandelingstechnieken. Een modernisering van nog degelijk materieel, die geen al te ingrijpende veranderingen vergt, levert evenwaardige resultaten op als nieuwbouw, maar dan wel tegen een fractie van de kost.

Ze laat ook specialisering volgens behoefte toe. Voorstellen voor verbetering van het gebruikscomfort worden ernstig onderzocht. Veranderingen worden eveneens gesuggereerd door de B-CARGO marketingmensen die trends ontdekken. Of door het Centraal Verdeelbureau van de NMBS, wanneer dit aanhoudende tekorten aan bepaalde types vaststelt. Als het eigen wagenpark niet volstaat om onverwachte opdrachten uit te voeren of om aan een plots gestegen vraag te voldoen, huurt de NMBS wagens. Omgekeerd verhuurt het spoorwegbedrijf even goed materieel aan klanten die een speciale toepassing op het oog hebben. ■

Tarieven

De marktprijs als leidraad

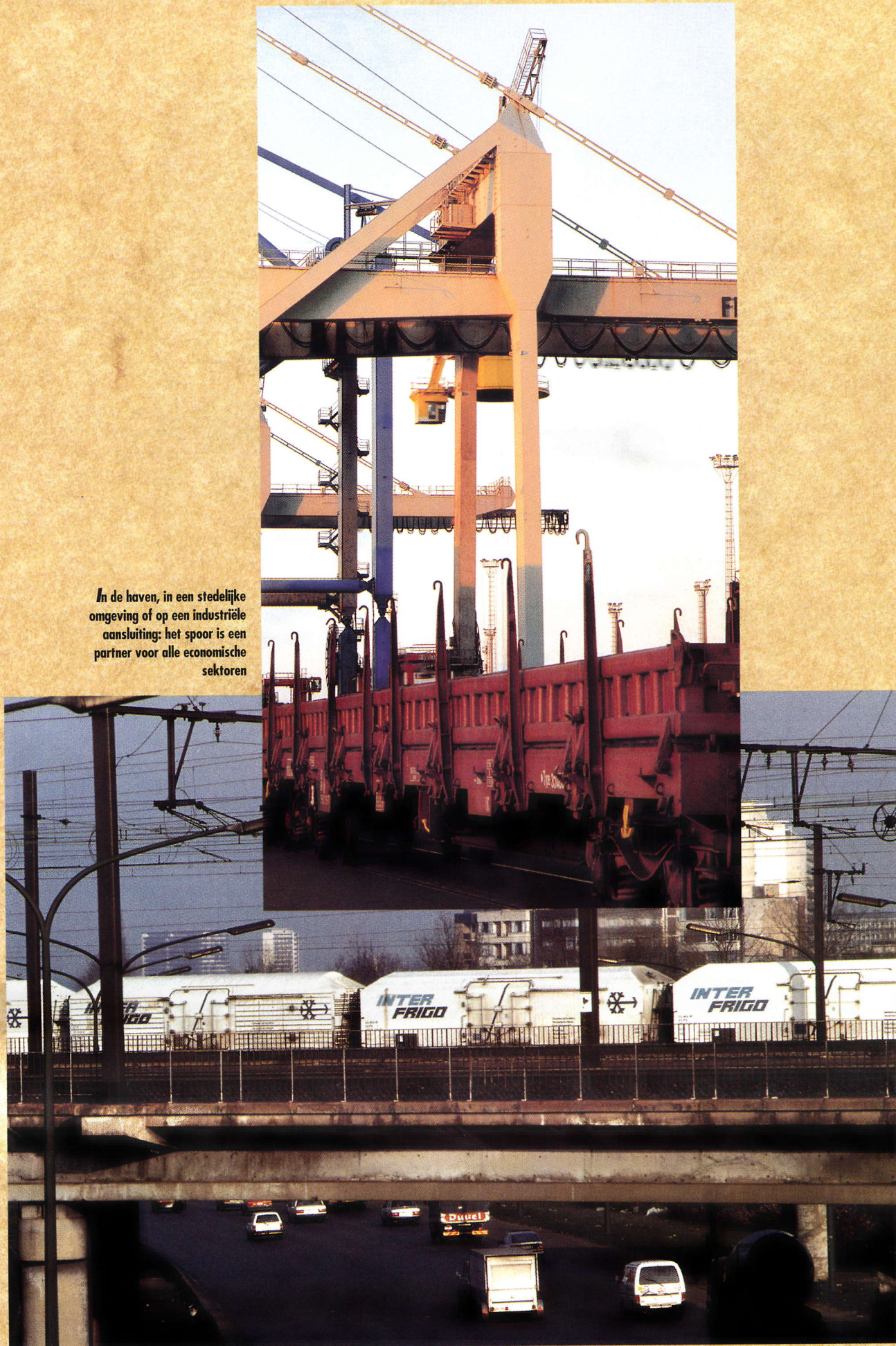
B-CARGO is een bedrijf binnen de NMBS met een commerciële opdracht in het domein van het vrachtvervoer. Daarom levert de onderneming een degelijk vervoerprodukt tegen een marktprijs die een normale bedrijfswinst moet opbrengen.

De prijzen voor het binnenlands vervoer worden opgesteld op basis van de marktomstandigheden, binnen de mogelijkheden van de kostprijs. Na de prijsaanvraag ontvangt de klant snel de vrachtprijs die van toepassing is op het soort vervoer

dat hij vraagt. Bij akkoord schrijft B-CARGO een bijzondere overeenkomst uit.

Voor overeenkomsten in internationaal vervoer overlegt B-CARGO snel over een offerte met andere betrokken spoorbedrijven. B-CARGO sloot met de meeste Europese spoorwegondernemingen overeenkomsten over de prijzen en de administratieve en financiële afhandeling van het vervoer. Een direct internationaal tariefstelsel biedt prijzen van vertrek tot aankomst en doet dienst als basisinstrument. ■

In de haven, in een stedelijke omgeving of op een industriële aansluiting: het spoor is een partner voor alle economische sectoren



Soepele planning

Een gevaarte van 1.800 ton bruto sleep je niet weg zonder goede organisatie. Zonder planning kan een trein ook naar Milaan, maar dan is hij waarschijnlijk wel een week onderweg. Met goede voorbereiding doet hij er minder dan 48 of zelfs slechts 36 uur over. Het vervoer kan slechts gesmeerd lopen door een bestendige samenwerking tussen de klant, de Dienst Transport van de NMBS, B-CARGO en het station.

De Dienst Transport onderzoekt hoe, waar en wanneer de beladen wagens worden ontvangen en wanneer de vervoerdocumenten beschikbaar zijn. Transport doktert in samenspraak met alle betrokkenen een vervoerplan uit op maat van de klant. Het station staat in voor de goede afwikkeling (aan- en afvoer van de wagens, documenten). Na de overname van een treinstel volgt een nazicht om uit te maken of het volledig veilig kan rijden en of het desgevallend in regel is met de reglementering op het vervoer van gevaarlijke goederen. Tenslotte wordt de tractie voorzien. ■

Multifunctionele vervoercentra

B-CARGO onderzoekt de oprichting van multifunctionele vervoercentra. Dit zijn platforms waar wij aansluitend op het spoorvervoer logistieke prestaties aanbieden. De dienstverlening zal bestaan uit overslag van spoorwagons op vrachtwagens of omgekeerd, opslag, voorraadbeheer, eindvervoer per vrachtwagen, enz. Met dit concept richt B-CARGO zich tot bedrijven zonder spoor-aansluiting. ■

Vinger aan de pols

De B-CARGO verkopers staan ten dienste van bestaande en potentiële klanten. Zij stellen een prijsophaalplan op en zetten samen met de Dienst Transport van de NMBS een vervoerplan op poten.

De verkoopteams bereiden nieuwe transporten voor en doen de nazorg van de lopende. Zo waken ze over het goede verloop en brengen ze eventueel verbeteringen aan in overleg met de klant. ■

Centrale diensten

1000 BRUSSEL
Ravensteinstraat 60 bus 24
Tel. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

In de districten

1000 BRUSSEL
Adolphe Maxlaan 142
Tel. 02/219 00 40
Fax 02/224 66 06

2000 ANTWERPEN
Century Center 7^e verdieping
De Keyserlei, 58-60 b19
Tel. 03/233 02 68
Telex 31 814
Fax 03/231 06 58

3500 HASSELT
Stationsplein 4
Tel. 011/22 32 65
Fax 011/22 29 50

4000 LUIK
Boulevard de la Sauvenière 87
Tel. 041/23 17 13 - 23 63 13
Telex 42 655
Fax 041/21 26 44

5000 NAMEN
Rue Borgnet 7
Tel. 081/25 23 63
Fax 081/25 23 64

6000 CHARLEROI
Quai de la Gare du Sud 1
Tel. 071/60 23 60 - 60 23 87
Telex 51 599
Fax 071/60 23 92

6700 AARLEN
Avenue de la Gare 61
Tel. 063/22 41 15
Fax 063/22 41 15

7000 BERGEN
Square Franklin Roosevelt 14
Tel. 065/32 23 65
Fax 065/32 23 04

8000 BRUGGE
Stationsplein 2
Tel. 050/38 81 64
Fax 050/38 18 80

8500 KORTRIJK
Stationsplein 7
Tel. 056/22 00 49
Fax 056/22 96 89

9000 GENT
Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tel. 091/22 71 00 - 41 23 60
Fax 091/41 23 67

