

Méér dan een graantje meepikken

In de voedselketen van veld naar verbruiker vormt het spoorvervoer ontegensprekelijk een belangrijke schakel. Afgelopen 'campagne' (van 1 juli 1995 tot 30 juni 1996) vervoerde B-Cargo 1,7 miljoen ton graan, graanproducten en -derivaten in samenwerking met gespecialiseerde wagenverhuurders. Vooral inzake de aanvoer van 'grondstoffen' - alleen al 1 miljoen ton vanuit Frankrijk - en voor de bevoorrading van enkele belangrijke graanverwerkende ondernemingen pikt B-Cargo méér dan een graantje mee.

Elke sector heeft zo zijn eigenheid. De graanmarkt en dus ook het vervoer zijn uiteraard onlosmakelijk verbonden met de oogst en de seizoenen. In de graan- en landbouwsector spreekt men dan ook niet van kalenderjaren, maar van 'campagnes' die lopen van begin juli tot eind juni het jaar daarop. Bij het organiseren van het transport en het afsluiten van overeenkomsten spelen bovendien enkele typische partners mee zoals handelaars en wagonverhuurmaatschappijen.

Vooraf import

Eén van de grote troeven van de spoorwegen inzake graantransport ligt in het feit dat grote hoeveelheden ineens kunnen vervoerd worden. "Een vrachtwagen vervoert courant 25 ton, een modaal binnenschip 250 ton, een trein 1000 ton en meer. Een gevolg daarvan is dat het spoor vooral ingeschakeld wordt om 'grondstoffen' zoals tarwe, maïs en gerst in bulk te vervoeren en doorgaans met volledige treinen.

Landbouwproducten zijn nu eenmaal basisproducten die geen hoge transportkosten verdragen. Om dezelfde reden hanteert B-Cargo trouwens een speciale vervoerprijs granen," legt Judith Van Keer, B-Cargo deelmarktleider landbouw- en voedingsproducten uit. "Het transport gaat van de plaatsen waar de producten geteeld worden ofwel naar de binnenlandse agronomische verwerkingsbedrijven zoals Amylum, Vamo Mills, Interbrew, Cargill en Aveve ofwel naar siloen/of overslagbedrijven (Samga, Sobelgra, Eurosilo, GGT, Manuport, CTO, ...) voor eventuele export, direct of via



stockage. Voor België gebeurt de spooraanvoer van landbouwproducten vooral vanuit Frankrijk. Voor de campagne 1995-96 was dat 1.000.000 ton. De oogst dit jaar was uitzonderlijk goed, dus het transportvolume van de huidige campagne zal zeker nog hoger liggen."

Binnenverkeer en export

Ander spooraanvoer is er vanuit Duitsland en natuurlijk het verkeer van de zeehavens naar de agro-industrie. Het gaat hier om overzeese importproducten zoals Russische en Argentijnse zonnebloempitten alsook Franse maïs. Judith Van



Keer: "Zo speelt de Gentse haven een belangrijke bevoorradingsrol voor o.a. Vamo Mills en Amylum en naar de toekomst toe opent dit perspectieven voor de veevoederbedrijven in West- en Oost-Vlaanderen (zie ook het dossier 'Gent-Zeehaven' in dit nummer van B-Cargo News). Voorbeelden van exporttransport per spoor zijn onder meer sojaschroot, aardappelpulp en gerstvlokken naar Zwitserland, mout naar Italië en basisproducten voor veevoerders naar Frankrijk. Maar België is vooral een importland, wat ook in onze statistieken tot uiting komt. Voor Frankrijk is de verhouding spoortransport

import/export bijvoorbeeld 10:1. Uiteraard is er ook doorvoer. Belangrijk nieuws in dit verband is er met het 'project Sas van Gent', waardoor een Cerestar-zetmeelfabriek vanaf eind '97 een spooraansluiting krijgt. Dit zal een extra doorvoer met zich meebrengen van 2 à 300.000 ton per jaar."

CITA-wagens

Welk spoorvervoer het ook betreft, meestal worden speciale 4-assige privaat-wagens gebruikt die een minimum aan laad- en lostijd vergen. "Naargelang het vervoerde graanproduct hebben de wagens een gemiddeld laad-

vermogen van 36 ton (oliehoudende zaden), 50 ton (mout) of 58 ton (maïs en tarwe). Dit zijn geen NMBS-eigen graanwagens. De graansector werkt traditioneel via wagenverhuurdernemingen zoals CITA in België of TMF, STIV, MAGEFI, SGS en Logistra in Frankrijk. Dit is historisch zo gegroeid, hoewel DB bijvoorbeeld wel eigen graanwagens lopen heeft," aldus Judith Van Keer. "De aankoop van granen gebeurt op twee mogelijke manieren. Ofwel koopt de industriële klant via handelaars 'rendu' (een all-in prijs per ton). Ofwel koopt hij 'départ', waarbij over elk onderwerp van de overeen-

Multifunctioneel SpoorPlatform in Boom

Sinds januari 1996 is in Boom het eerste Multifunctioneel SpoorPlatform (MSP) van België operationeel. Eén van de troeven is het Mobiel OverladingsSysteem (MOS) voor de rechtstreekse overslag van graanproducten van trein naar vrachtwagen.

MSP in Boom is een overslagterminal - opgezet in partnership met nv De Vos - dat op maat is gesneden van het gecombineerd spoor-/wegvervoer. Voortaan kunnen ook bedrijven zonder spoor aansluiting genieten van een vervoersalternatief per spoor om hun logistieke ketting optimaal te beheersen. Het bedrijfsterrein van 25.000 m² beschikt over aangepaste los-, laad- en stockeringsinstallaties van de nieuwste generatie. Speciaal voor het gecombineerd graanvervoer is er het Mobiel OverladingsSysteem (MOS). Het graan van de trein wordt onderlangs gelost boven een trechter en door MOS overgepompt om bovenlangs in de vrachtwagen geladen te worden. Hierbij mag de vrachtwagen tot 5 meter van de MOS-installatie verwijderd zijn.

B-Cargo op Europese Warenbeurs in Antwerpen

Op 3, 4 en 5 oktober 1996 kwam de ondernemingswereld van de Europese graan- en voedingsmiddelennijverheid in Antwerpen samen op de jaarlijkse Europese Warenbeurs. Ook B-Cargo was op de afspraak.

De Europese Warenbeurs - een internationale vakbeurs die zich richt tot de dienstverlenende bedrijven van de agro-industrie - wordt elk jaar in een andere Europese stad georganiseerd. Voor de editie '96 was Antwerpen de plaats van afspraak voor onder meer transporteurs, wagonverhuurders, silobedrijven, coöperatieven, handelaars en de eigenlijke grondstofverwerkende bedrijven zoals maalderijen en leefmiddelenfabrikanten. Normaal deelt de NMBS een stand met andere Europese spoorwegmaatschappijen. Omdat de Warenbeurs in België te gast was, was B-Cargo dit keer prominent aanwezig met een eigen stand.



• Deelmarktleider Judith Van Keer en medewerkers Brenda Van Berlaer, Kurt Coemans en Isabelle Paindestre.

of geen hinder ondervindt van variabele verkeers- en weersomstandigheden. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld het wegtransport (files) en de binnenscheepvaart (waterstanden). Ook de grote flexibiliteit die B-Cargo en de NMBS aan de dag legt wordt door onze klanten erg op prijs gesteld. Zo telt de normale bediening van de Gentse graanterminals naar Vamo Mills in Izegem gemiddeld één trein per dag. Op piekmomenten in het seizoen kan die probleemloos opgevoerd worden tot 3 verbindingen per dag."

komt (grondstoffen zelf, wagenhuurprijs, tractieprijs...) apart onderhandeld wordt. Andere partners zijn uiteraard de spoorwegmaatschappijen van onze buurlanden.

Meerdere troeven

Een bijzondere vermelding als partner verdient de firma De Vos in Boom, waarmee het eerste Multifunctioneel SpoorPlatform (MSP) opgezet werd (zie ook kaderstukje). Judith Van Keer: "Zo kunnen ook ondernemingen die niet over een eigen spoorinfrastructuur beschikken, gebruik maken van de voordelen van het treinvervoer. De troeven die B-Cargo kan aanbieden zijn immers niet mis. Naast de grote hoeveelheden en de concurrentiële transportprijs zijn er nog de stipte bevoorrading, de minimale en snelle behandeling van het graan (bijvoorbeeld éénmalige controle bij laden van een volledige trein) en het feit dat de trein weinig

• *EXTRA INFO: B-Cargo beschikt over een gratis 'Repertorium van de spooraangesloten installaties voor de behandeling van granen'. Wie gratis deze brochure met nuttige informatie over 28 Belgische stockagen en overslagbedrijven en grondstofverwerkende ondernemingen wenst te ontvangen, kan die eenvoudig bij deelmarktleider Judith Van Keer telefonisch (02/525.36.94) of per fax (02/525.46.55) aanvragen.*