

Een volledige vervoerketen

Om de globale concurrentiekracht van de spoorgroep binnen de eengemaakte Europese markt te verbeteren, heeft de NMBS besloten haar belangrijkste dochterondernemingen in de goederensector een nieuw profiel aan te meten. Deze reorganisatie leidt tot het samengaan van de n.v.'s Ferry-Boats, Interferry en de spoorafdeling van Edmond Depaire in de nieuwe n.v. IFB of Inter Ferry Boats.

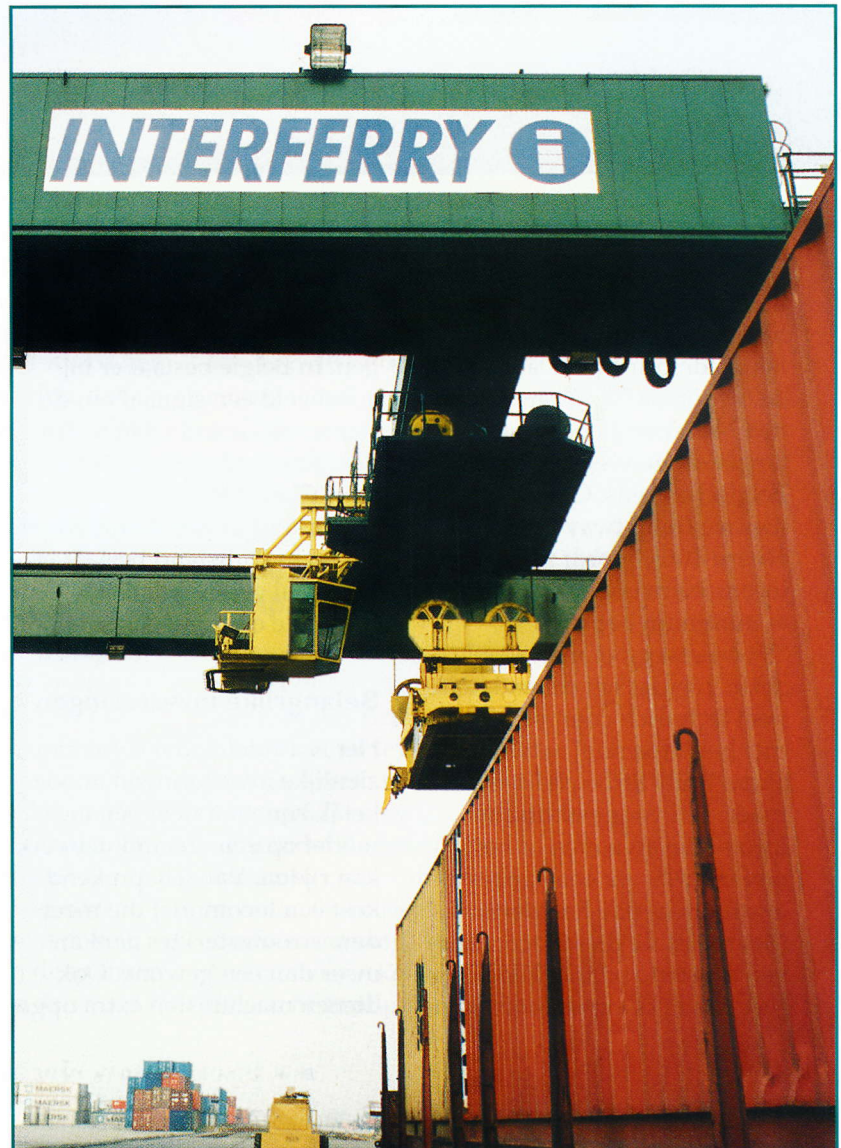
weglogistiek en spoorvervoer op de conventionele manier en volgens intermodale formules. Deze polarisatie moet de structuur van de groep vereenvoudigen, doorzichtiger maken, makkelijker verstaanbaar voor de klant, vooral in de sector van het intermodaal vervoer waar de ontwikkelingen zich in ijlt tempo opvolgen. Het moet een optimale integratie in de bestaande vervoerstromen en een betere profilering in de marktsegmenten

waar een aanzienlijk potentieel aanwezig is mogelijk maken. Ook de rol van de operatoren, respectievelijk op het vlak van de logistiek en van het vervoer, wordt duidelijker. De activiteiten worden onder meer gehegroepeerd om de nodige synergie tussen de leden van de groep tot stand te brengen en de onnodige "interne" concurrentie in bepaalde sectoren uit te schakelen. Zo poogt men ook de efficiëntie van de verschillende

Een recente studie, uitgevoerd door de Londense consultant Mercer-Management-Consultants, bevestigt dat door een herschikking van de NMBS-dochters de basis kan worden gevormd van een belangrijke Belgische spoorexpeditiegroep die een substantiële rol kan spelen op de Europese markt. IFB is een sterke entiteit, volledig gericht op spoorwegvervoer en -logistiek. Dit zijn activiteiten waar Ferry-Boats, Interferry en de spoorafdeling van Edmond Depaire in uitblinken. De entiteit wordt dermate uitgebouwd dat hun omvang vergelijkbaar is met die van hun belangrijkste concurrenten op de Europese markt. Op die manier moet IFB over voldoende investerings- en expansiekracht beschikken.

Een doorzichtige structuur

De concentratie van de drie dochterondernemingen gebeurt hoofdzakelijk rond twee activiteitspolen: spoor-



bedrijven binnen de groep te verhogen en hun vermogen om marktaandeelen naar zich toe te halen, te verbeteren. IFB biedt haar klanten een "one-stop-shopping" aan die alle vervoersonderdelen coördineert en verkoopt. Die benadering strookt volledig met de achterliggende filosofie: het aanbod vereenvoudigen en doorzichtiger maken, een hoog kwaliteitsniveau halen. Binnen de NMBS-groep vult IFB de bedrijfseenheid "Vracht" (B-Cargo) aan, die het eigenlijke spoorwegproduct commercialiseert. Het geheel "dochterondernemingen/ NMBS Vracht" neemt voor beide vervoerwijzen - spoor en weg - alle schakels van de vervoerketen alsook de aanvullende diensten zoals logistiek, opvolging, opslag en beheer

van de producten voor zijn rekening. De nieuwe dochteronderneming is actief in alle onderdelen van het conventionele goederenvervoer per spoor: vervoer bij wagenlading, zee- en luchtvracht, opslag en distributie. Ze doet ook verzending en logistiek in de sector van het intermodale vervoer met spoorwegcomponent. Zo baat ze een aantal terminals uit: Dry Port Muizen, DPML (Moeskroen/Rijssel), Zomerweg (Antwerpse haven), Cirkeldyck (achter het Delwaidedok in Antwerpen), Farman (Gent-Zeehaven). De dochter is ook verantwoordelijk voor meerdere shuttle-treinen - soms gereserveerd voor één enkele klant - tussen de Belgische havens en economische droppingsplaatsen in

het buitenland waaronder Rotterdam en Straatsburg. In het kader van het North European Network coördineert zij in een hub gevestigd in Muizen - met antennes naar Moeskroen en Athus - de rotatie van containers op de noord-zuidas. Bovendien verzorgt zij de noodzakelijke dienstverlening in voor- en navervoer. Het geheel van alle activiteiten van de nieuwe dochter moet leiden tot een zakencijfer van 2,3 miljard frank in 1998. □

De n.v. Ferry-Boats: 75 jaar jong (1923 - 1998)

In de periode kort na de eerste wereldoorlog ontstond er bij verschillende ondernemers het idee om een treinferry-dienst zonder overslag tussen Engeland en België uit te bouwen. Vanwege hun uitstekende geografische ligging boden zich Harwich en Zeebrugge als havens aan. Op 16 april 1923 werd de "Société belgo-anglaise des Ferry-Boats (S.B.A.)" tot leven geroepen. Er werd gestart met een kapitaal van 3 miljoen Belgische frank, waarvan de helft kwam van de "Great Eastern Train Ferries Ltd."

De S.B.A. begon onmiddellijk met de bouw van terminals en andere infrastructuur, zodat de lijn Zeebrugge - Harwich op 24 april 1924 officieel kon worden ingehuldigd. Het succes van de "Société belgo-anglaise des Ferry-Boats" bleef niet uit. Het aantal overvaarten dat aanvankelijk op 3 per week was vastgelegd, werd al vlug herzien. Alles samen steeg het vrachtverkeer van 26.000 ton in 1924 tot 158.000 ton in 1928.

In de loop der jaren hebben de treinferry's bijna ononderbroken allerlei producten over het Kanaal vervoerd. Deze unieke transportvorm werd ondertussen ook grondig gemoderniseerd. Zo doken in de jaren '60 de eerste transcontainers op, de zogenaamde ISO-boxen.

In 1968 werd de verbinding tussen Intercontainer op het continent en Freightliner in Engeland verzekerd door de opening van de "lift on/lift off service" van British Rail tussen Harwich en Zeebrugge, met twee dagelijkse afvaarten. Het diepzee containerverkeer ontwikkelde zich en leidde tot de oprichting van de Ocean Containerterminal in Zeebrugge en de gespecialiseerde B-Terminal van Interferry in Antwerpen.

