Finaneste geeft gas

Iedereen is gebaat met het meest efficiënte economische systeem, zeker in onze produktiesector. Het transportsysteem is daarvan een belangrijk onderdeel, zegt men ons bij Finaneste.



De naam Finaneste klinkt voor outsiders misschien nog niet zo bekend als die van voorganger Petrochim. In januari 1988 werd de firma opgericht door Petrofina (65 % van de aandelen) en Neste Oy (35 % van de aandelen). Ze nam voor rekening van de beide moedermaatschappijen de basisproduktie van de vroegere Petrochim-activiteiten over. De grondstof - nafta - wordt geleverd door de twee aandeelhouders en de produktie wordt door hen afgenomen.

Aan het Marshalldok wordt nafta in 2 krakers verwerkt en worden basisprodukten voortgebracht, voornamelijk voor de plastiek-, vezel-, rubber- en verfindustrie. Momenteel wordt 20 miljard frank geïnvesteerd in een derde kraakinstallatie op de terreinen van de naburige Petrofina-raffinaderij. Ook deze kraker is een gezamenlijk project van Petrofina en Neste. Parallel met de verhoging van de capaciteit, ging grote aandacht naar aspecten van veiligheid en milieu.

Ongeveer 600 miljoen frank werd uitgetrokken voor waterzuivering. De opslagtank voor vloeibaar ethyleen die tijdens ons bezoek in opbouw was, heeft een betonnen wand van 80 centimeter en binnenin een dubbele, geïsoleerde stalen wand. De tank zou op die manier bestand zijn tegen rampen. Zodra de nieuwe in gebruik is, zal ook een oude tank voor vloeibaar propyleengas op een gelijkaardige manier worden omkleed.

Scherpe concurrentie

In het Antwerpse havengebied wordt trouwens duchtig aan uitbreiding gedaan. De lopende investeringen bedragen ongeveer 100 miljard frank, wat van Antwerpen het tweede petrochemische centrum ter wereld na Houston in de Verenigde Staten zal maken. De concurrentie is scherp in de sector, mede omdat verscheidene olieproducerende landen nu zelf over de technologie beschikken om de ruwe aardolie die ze bovenhalen te verwerken. In de toekomst wordt overcapaciteit niet uitgesloten. Daarom wil Finaneste door tijdige investeringen zijn concurrentiepositie verstevigen.

De onderneming levert basisprodukten voor verdere verwerking, die hoewel niet als zodanig niet erg gesofistikeerd maar moeten qua samenstelling toch hoogzuiver zijn en ze stellen aanzienlijke eisen op het vlak van veiligheid, opslag en transport. Ze kan dan ook niet volledig op zichzelf bestaan, maar is afhankelijk van het petrochemische milieu, van andere bedrijven die verderop wat aanvangen met de geproduceerde ethyleen, propyleen, aromatische koolwaterstoffen en dergelijke meer. Een vlotte samenwerking met de in de buurt gelegen ondernemingen is daarom ook noodzakelijk. Efficiëntie en vervoer spelen daarin een vitale rol.

Finaneste is op dat stuk door de goden verwend. Of liever door degenen die in 1951 de vestigingsplaats van Petrochim uitkozen. De ligging is strategisch door de onmiddellijke bereikbaarheid van de zee, de binnenwateren, de weg en uiteraard ook de spoorweg. In het havengebied liggen daarenboven tal van dienstverlenende bedrijven, o.a. opslagplaatsen waar extra propyleen kan worden afgehaald via de spoorweg.

De spoorwagens waarmee de vloeibare gassen worden vervoerd, zijn privé-eigendom maar voldoen aan de normen van de NMBS (en aan het reglement voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor) voor dit type transport. Ze worden gehuurd door

de klant of de leverancier. Bij aankomst worden ze door de laders aan een grondige visuele inspectie onderworpen op basis van een checklist. Zo worden ze gecontroleerd op de remmen, de aansluitingen, de oranje platen met de codes voor gevaarlijke stoffen. Omwille van de veiligheid is de controle bijzonder streng. Wordt een onregelmatigheid vastgesteld, dan gaat de betrokken wagen onverbiddelijk aan de kant.

Tevens kijkt men er nauwlettend op toe dat de wagens niet worden overladen. Bij het lossen geraakt een gaswagen immers nooit volledig leeg, er blijven steeds een paar honderd kilogram over. Het komt er dan ook op aan nauwkeurig te berekenen hoeveel gas er overblijft in de "lege" wagen. Omwille van de zuiverheidseisen wordt elke wagen voor het vervoer van dezelfde stof gebruikt.

Uitstekende relatie

Hoe beter onze communicatie is met het lokale vormingsstation, hoe beter wij kunnen leveren, vertelt men ons bij Finaneste. De jongste jaren is er tussen het bedrijf en de NMBS een uitstekende relatie gegroeid.

Dagelijks zijn er meerdere kontakten tussen de producent en de vervoerder, de samenwerking is nog nooit zo intensief geweest. "Dank zij de betrouwbaarheid hebben we nu trafieken die vroeger niet aan bod kwamen", zegt de manager logistics & coordination, Alain Van Der Linden. "We voelen zeer goed aan dat bij de NMBS de wil aanwezig is om flexibel in te spelen op onze behoeften. Er is een ruim begrip voor onze werkomstandigheden.

Het gebeurt geregeld dat we een seintje geven wanneer we een trein verwachten en daarom een speciale dienst nodig hebben om hem onmiddellijk binnen te krijgen. Welnu, dat blijkt te kunnen. Voor ons maakt dat het systeem veel beter voorspelbaar, wat van onschatbare waarde is in onze programmatie."

Gezien het in stand houden van een gaswagenpark geen goedkope aangelegenheid is, verkiezen de klanten de wagens zoveel mogelijk te laten roteren. Daardoor kunnen ze het aantal wagens in verhouding tot de te transporteren hoeveelheden beperken.

Tijdsbesparing

De uitgebreide tweerichtingscommunicatie heeft tot gevolg dat eventuele problemen snel kunnen worden opgelost. Wim Van Alsenoy, manager forwarding & traffic: "De preciezere behandeling en de snelle tussenkomsten besparen soms een paar dagen in vergelijking met vroeger. Een wagen terugvinden die verloren werd gezet, durfde wel eens een tijdje aanslepen. Nu wordt dat alles van veel dichterbij opgevolgd. Onder meer door het RailEasy-systeem dat ons toelaat zelf de wagens in het oog te houden. RailEasy is bij ons van meetaf aan ingeslagen."

Volgens NMBS-marketingverantwoordelijke Jacques Vanderheyden wordt gewerkt aan een verdergaande perfectionering van het systeem, dat de dienstverlening over de grenzen zal vergemakkelijken. Nog andere verbeteringen staan op stapel, zoals de inzet van astreinen met gegarandeerde omlooptijden. Het Interdeltasysteem op Lyon en Marseille is al in gebruik. Binnenkort wordt het ook toegepast op Oostenrijk, Parijs en eventueel nog andere bestemmingen.

Dat in een constellatie als de Antwerpse haven spoorvervoer ook op de korte afstand nuttige diensten bewijst, lijdt voor Finaneste geen twijfel. De polyethyleenfabriek Petrochim heeft constant grondstoffen nodig uit de Finanestevestiging. Petrochim ligt op een kleine 5 kilometer afstand en het vervoer van de produkten gebeurt met de trein. De wagens die ook in dit geval privaat eigendom zijn, worden 's nachts geladen en verzorgen een soort pendeldienst. Een simpele telex aan de NMBS volstaat om ze af te halen. De kracht ligt in de eenvoud van de procedure.

Vrachtbrieven hoeven niet, er moeten dus geen documenten worden ingediend in de rangeerstations, wat opnieuw tijdsbesparend werkt. Overigens zijn er ook grondstoffentrafieken vanuit Rotterdam.

Simpel

"Hou het simpel", is de stelregel die ze bij Finaneste huldigen. Vandaar de ietwat kritische opmerking dat "een rekening van de spoorweg moeilijk te ontcijferen is". "De facturatie en de administratieve verwerking van de vrachten kan nog verbeterd worden. Er wordt een zodanig grote massa gegevens verstrekt, dat het essentiële er wat in verloren gaat", zegt Wim Van Alsenoy, die toegeeft dat aan dit aspect werd gesleuteld. Erg zwaar wordt er aan dit schoonheidsfoutje - dat straks trouwens naar de geschiedenis wordt verwezen - niet getild. De toenemende voorspelbaarheid en de soepelheid van het spoorvervoer, in combinatie met de oververzadiging van het wegennnet, maakt dat ook in deze sector die constant op zoek is naar het meest veilige en rationele vervoermiddel, een tendens tot meer spoortrafiek merkbaar wordt. "De gunstige evolutie in termen van globale produktie", voorspelt Alain Van Der Linden,"legt de basis voor verdere groei".