

Multimodaal, intermodaal en gecombineerd vervoer: een woordje uitleg

Honoré C. Paelinck

Afgevaardigd bestuurder
Port & Transport Consulting nv

Het is zeker dat via juridische weg onderscheid kan worden gemaakt tussen de drie voornoemde vervoersmethoden. Wat in eenvoudige mensentaal wordt bedoeld is: het vervoer van goederen, gebruik makend van verschillende transportmodi. Bij de één worden twee of meerdere modi gebruikt (vrachtwagen, trein, schip, ...), bij de andere wordt gewezen op de uitwisseling van goederen van het ene op het andere vervoermiddel of worden meerdere combinaties van een en ander gebruikt. Om goederen van of naar het zeevervoer tot bij de consument te brengen zijn steeds meerdere transportmodi nodig.

Inleiding

Gezien de fysieke reikwijdte van zowel zeevaart, spoorvervoer, luchtvaart als binnenvaart is het voor de hand liggend dat voor of na dit traject een ander vervoermiddel wordt gebruikt om de lading op te halen of tot de eindbestemming te brengen.

Het inpassen van het ene met het andere vervoermiddel is echter een probleem dat niet altijd op een ideale manier gebeurt en wel om vele verschillende redenen.

De voornaamste reden zijnde dat het gehele handelspatroon, waarvan transport deel uitmaakt, vandaag voortdurend aanpassingen ondergaat in functie van nieuwe tendenzen die ontstaan uit een steeds geografisch groeiende markt enerzijds, en anderzijds, uit moderne managementtoepassingen (SCM¹ en ECR²) om op een efficiënte manier aan de vraag van de klant te beantwoorden.

En dan is er nog Europa dat ook wil meespelen en langs de ene kant stimuleert, langs de andere afremt.

Soorten vervoer

De eerste vorm van gebruik van meerdere transportmodi ontstond als aanvoermiddel van en naar het schip in de haven. Dat was het spoor, de vrachtwagen of



Foto: © Dirk Willemien

het binnenvaartschip. Het waren echter individuele exploitanten die goederen aanvoerden zonder gebruik te maken van een georganiseerd systeem van integratie van één en ander. Er waren wel afspraken en regels inzake aanleveringstermijnen, wachttijden, laad- en lostijden die al dan niet goed werden nageleefd, maar de omschakeling vóór en nà bleef uiterst beperkt.

Het spoorvervoer

Goederen konden vroeger via een raccordement (aansluitspoor op het fabrieksterrein) tot in de haven gebracht worden. De producent van de goederen regelde zelf het vervoer tot in de haven en een scheepvaartagent zorgde voor de verscheping. Enkele spoorexpediteuren konden eventueel als tussenpersoon het vervoer organiseren tot op het schip.

Met het verdwijnen van de meeste spooransluitingen bij de industrie nam het baanvervoer de zaak over. Nog zelden werd een combinatie van baanvervoer met het spoor over korte afstand gecombineerd en verloor het spoor een belangrijk vervoersaandeel. Dit was één van de oorzaken van de enorme groei van het baanvervoer.

Een andere oorzaak was de meer commerciële houding van baanvervoer in vergelijking met het spoor. Een offerte-aanvraag voor spoorvervoer is nog steeds een kwestie van weken of maanden..., daar waar voor baanvervoer het antwoord in minuten wordt uitgedrukt. Ook op het internationale vrachtvervoer over lange afstand is het probleem van het nog steeds "nationale" denken van de spoorwegen in Europa een enorme hinderpaal.

Technische problemen bij het spoor

Omwille van de langdurige politieke bescherming die het spoor over de jaren heeft genoten op nationaal vlak, zijn de technische verschillen tussen landen een belangrijke hinder voor meer rendabel spoorvervoer. Er zijn aldus verschillen in onderhoud, in seininstallaties, in voltages voor elektrische treinen, in spoorbreedte, in gabarit³,... om van de sociale afspraken niet te spreken.

Het wegvervoer; de VS als voorbeeld?

Het wegvervoer is de laatste jaren enorm toegenomen en het ziet er naar uit dat die groei niet veel zal vertragen in de nabije toekomst. In de Verenigde Staten is nochtans wel een grotere samenwerking ontstaan tussen weg en spoor omwille van een belangrijk gebrek aan lange-afstand-chauffeurs, waardoor de wegvervoerder een middel zocht om samen met het spoor dit probleem op te lossen. Bovendien zijn in de VS weg en spoor beiden privaat initiatieven.

Het systeem van "laadkisten" is een alternatief voor gecombineerd vervoer tussen weg en spoor. Het gedeelte bestemd voor lading kan van het wielstel van een vrachtwagen worden gelicht en op een spoorwagon geplaatst. Hiervoor is een speciaal en meer complex behandelingssysteem nodig dat de laadkist onderaan opneemt, anders dan een container die van boven wordt aangepikt (zie onderstaand kader).

De binnenvaart

De geografische reikwijdte van de binnenvaart is op zich een hinderpaal, maar de houding van de privaat ondernemer hier heeft bijzonder snel ingespeeld op de eisen van het moderne vervoer: Containerschepen van verschillend

type en grootte zijn ontstaan, roro-lichters vervoeren auto's en tractoren vanaf de fabriek langs de rivier naar een plaats waar een vrachtwagen overneemt voor het eindtraject.

De containerbinnenvaart heeft een enorme uitbreiding genomen, maar eigenlijk om een heel andere reden, namelijk het ontstaan van "integrators" (zie volgende paragraaf a.u.b.).

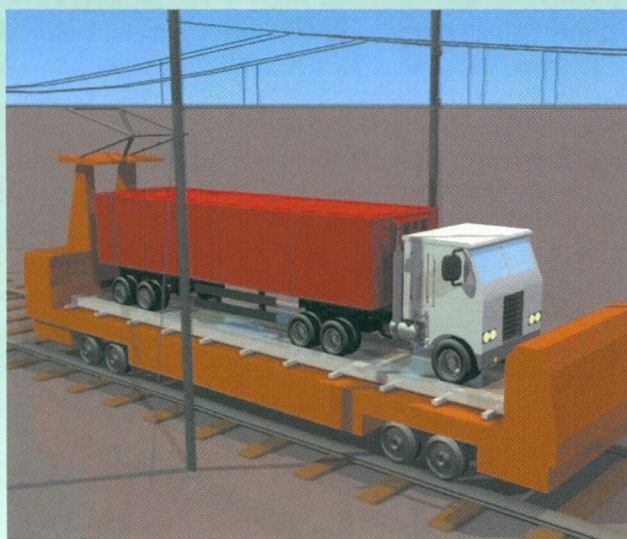
"Shortsea shipping" als binnenvaart

Een andere vorm van binnenvaart is ontstaan door de invoering van zogenaamde kruiplijn coasters (kustvaarders) die vanuit een overzeese haven tot ver in het binnenland hun goederen kunnen afleveren. In stijgende mate gaat het hier om containers.

"Integrators", "carrier haulage" en "merchant haulage"

Integrators

Het zijn organisatoren van transport voor een zo groot mogelijk deel van de totale transportketen. Zij gebruiken aldus alle mogelijke transportmiddelen in combinatie met elkaar. Voor de industrie, die zich van het transport van zijn product tot bij zijn klant aan het ander eind van de wereld,



Hoe men een vrachtwagen op een wagon vervoert

In de VS zijn de technische mogelijkheden van "piggy back" (systeem om een vrachtwagen met wielen en al op een treinwagon te plaatsen) of "double-stack containers" (treinwagons met twee hoog gestapelde containers) beter omdat er geen of weinig gabarit-beperkingen zijn omwille van stroomvoorziening die wij kennen bij onze elektrische locomotieven. Een volledige vrachtwagen op een spoorwagon kan alleen op speciale "low loaders" die, omwille van een verlaagd laadplatform, toch toelaat om binnen



Foto: NMBS

het gabarit te blijven. Dit soort wagon is duur en wordt weinig gebruikt.

Of krijgt dan het Walda-project⁴ weer meer aandacht? Dit zijn spoorwagons met draaitafel zodat een vrachtwagen op een schuin gedraait platform kan oprijden waarna de draaitafel weer in de langsricting wordt gebracht. Het idee wordt tot nog toe door de spoorwegen om veiligheidsredenen afgehouden.



Foto: Andre Deblauwe

niets wil aantrekken is dit een ideale oplossing waarbij hij bovendien slechts met één partij te maken krijgt die hem een totaal kostenplaatje kan aanbieden. In een wereld waar "outsourcing" een belangrijk onderdeel van de markt wordt is dit een niet te verwaarlozen middel.

Integrators kunnen uit twee richtingen komen: uit de scheepvaart of uit de expediteurs, alhoewel deze laatste nog niet talrijk zijn.

Carrier haulage

In de scheepvaart heet het systeem dan "carrier haulage". De scheepvaartlijn (reder of "carrier") organiseert het totale transport van productieplaats tot consument, door middel van alle combinaties van transportmiddelen. Hij zal niet noodzakelijk alle transportmodi in eigendom hebben, maar contracten afsluiten met degene die nodig zijn om de volledige keten te sluiten. De reden waarom de reders zich voor het walgebeuren zijn gaan interesseren is omdat het zee-aandeel in de totale kostprijs van transport was gedaald van meer dan 50% naar minder dan 25%. De reders zochten dus naar compensatie via een grotere deelname aan de landzijde. Eigen agenturen, "dedicated terminals" (*terminals bestemd voor één scheepvaartlijn*) voor de behandeling van hun schepen en harde contracten met de binnenvaart en de spoorwegen zijn daarvan het resultaat.

En reders zien alles in het groot: de schepen hebben nu een capaciteit gaande tot 7.000 TEU⁵ en meer, hele treinen worden afgehuurd, lichters van steeds grotere dimensie (tot 400 TEU) worden ingeschakeld. Wegvervoer wordt alleen gebruikt voor speciale goederen en klanten, bijvoorbeeld gekoelde of diepgevroren lading. Het resultaat daarvan is dat op de autowegen in verhouding weinig containers worden gezien.

De expediteur-integrator met "carrier-haulage"

De expediteur-integrator beschikt niet over dezelfde financiële daadkracht als de reder. Zijn herkomst is eerder

gebaseerd op een lage kapitalisatiegraad. Toch kan ook hij de gehele transportketen organiseren zonder eigenlijk eigenaar te zijn van één van de onderdelen. Meer zelfs, wanneer zijn kennispalet ook *chartering* inhoudt, kan hij het scheepvaartgedeelte mee in het geheel opnemen.

Zo wordt het mogelijk om vanuit één kantoor snelvervoer te organiseren per vrachtwagen gecombineerd met luchtvracht om kleinere volumes in ijltempo ter bestemming te brengen. Maar een expediteur kan ook schepen afhuren om grote volumes bulkproducten per tanker van de ene kant van de wereld naar de andere te brengen. Hij verzorgt de administratie in verband met de huur van het schip en de douane-formaliteiten. Aan de eindbestemming zendt hij de totaalfactuur voor goederen, transport en diensten. Met de opdrachtgever rekent hij af voor zijn eigen "integrator"-tussenkost en werkt daarbij met zogenaamde "open books" (zie kader).

Europa en Intermodaliteit

Een wel heel vreemd oordeel van *de Europese Commissie* verbiedt echter het uitschrijven van één enkele factuur voor het totaal van het gecombineerd transport. De vrees van Europa is gebaseerd op de mogelijkheid dat één van de onderdelen van de keten verlieslatend zou kunnen zijn en toch, ongezien, gecompenseerd worden door een ander winstgevend onderdeel. Tegelijk promoot Europa alle vormen van gecombineerd vervoer. Begrijp wie begrijpen kan!

Want de eigenaar van de goederen die voor dit type vervoer opteerde geeft voluit de voorkeur aan de vergelijkingsmogelijkheid van één enkele kostprijs en heeft geen boodschap aan een apothekersrekening van onderdelen. Tegelijk beschikt hij toch over de mogelijkheid elk onderdeel nauwkeurig te verifiëren via de hem aangeboden "open book" houding van zijn *integrator*.

Merchant haulage

Een heel ander houding wordt aangenomen door eigenlijke handelaars (*traders*) die hun goederen zo snel mogelijk in eigen beheer willen brengen. De inhoud van containers wordt zo snel mogelijk in een magazijn opgeslagen of anders direct samen met andere goederen in een vrachtwagen geladen recht naar de gebruiker, dit noemt men "cross-docking". In sommige havens gebeurt deze handeling binnen een straal van 30 km vanaf de landingsplaats van de container in de haven. Op sommige plaatsen wordt nog een extra deel van het productieproces toegevoegd in het stapelhuis en krijgt dit soort opslag een niet te verwaarlozen toegevoegde waarde.

De opslag in de nabijheid van de haven maakt eigenlijk van de haven het eerste distributiecentrum. Maar dit type handel is ook oorzaak van het groot aantal vrachtwagens op de weg, de goederen uit containers zitten nu in vrachtwagens. Het wordt dus noodzaak om oplossingen te zoeken om vrachtwagens van de weg af te halen.

Nieuwe ontwikkelingen bij globalisatie

Globalisatie heeft niet alleen gevolgen in productieprocessen, ook de inmenging in transport zal zeker meer aandacht krijgen in de komende jaren.

Grote internationale bedrijven met productie-eenheden verspreid over de wereld leveren toe aan andere grote bedrijven die producten tot bij de consument brengen. Als voorbeeld: grootwarenhuizen. Zij krijgen van verschillende leveranciers producten toegeleverd die te verdelen zijn over een groot aantal verdeelcentra, zowel regionaal als internationaal. Er bestaan nu reeds gedetailleerde afspraken met distributieorganisaties voor bepaalde

aspecten van het transport. Het wordt echter een heel andere aanpak wanneer op wereldschaal wordt genegocieerd voor productie, transport en detaildistributie. Laten we vooral niet vergeten dat bij dit alles stocks zo laag mogelijk moeten zijn, maar de klant steeds volledige service moet krijgen. Het opvolgen waard!

Besluit

Multimodaal en gecombineerd vervoer krijgen zeker nog vele andere dimensies in de komende jaren. Hopelijk leidt het allemaal tot betere dienstverlening, betere mobiliteit en... meer aandacht voor de mens in de wereld.

Ook West-Vlaanderen kan, mits toepassing en bundeling van de juiste onderdelen, zijn geografische positie beter uitspelen, vooral in het kader van de snel veranderende ketenwerkingen waarbij verladers een steeds grotere rol zullen spelen. De zin voor een moderne vorm van onderneming die de laatste decennia het aanzien van West-Vlaanderen heeft veranderd, kan ook uit het multi- en intermodale plaatje extra voordeel halen.

- 1 Supply Chain Management
- 2 Efficient Consumer Response
- 3 volume dat toegelaten wordt om te kunnen passeren, bijvoorbeeld door een tunnel
- 4 genoemd naar de uitvinder van het systeem, Mr. Walda
- 5 Twenty foot Equivalent Unit (het equivalent van een container van 20 voet)

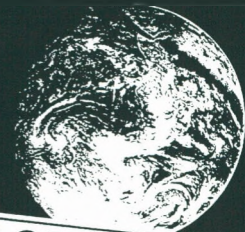
ZEEBRUGGE : THE PLACE TO BE FOR BUSINESS

Investeer nu in de toekomst. De Transportzone Zeebrugge biedt ruimte (gronden) en burelen voor alle Haven- en Transportgebonden bedrijven.

Voor inlichtingen en begeleiding bel nu
NV TRANSPORTZONE op het nummer 050 / 54.76.47
(internationaal /3250.547.647)



TRANSPORTZONE ZEEBRUGGE NV



AN OFFICE WITH A
WORLDWIDE VIEW!

B&Bart 1050/03.08.16