

als we een discussie met een leverancier of transporteur aangaan. Zo kunnen we perfect nagaan of facturen waar meerkosten worden aangerekend voor lang wachten terecht zijn."

Daarnaast heeft Carrefour met het internetportaal het mailverkeer en het aantal telefoons tussen de betrokken partijen drastisch naar beneden weten te halen. Dat heeft ook de administratie sterk vereenvoudigd. "Als een leverancier of transporteur zijn afspraak vroeger wilde verplaatsen moest hij bellen of mailen naar Carrefour, die op zijn beurt met het distributiecentrum moest afstemmen. Via het internetportaal kan hij dat nu heel gemakkelijk zelf doen", illustreert Ignace Craeye.

Tijd voor finetuning

Over de implementatie zelf zegt Ignace Craeye nog: "We hadden meer tijd nodig dan aanvankelijk gepland omdat we toch wel wat specifieke aanpassingen aan de applicatie hebben laten doen. Daarnaast wilden we niet live gaan net voor de eindejaarsperiode, wat voor een paar maanden uitstel zorgde. Na het enthousiasme bij de start hebben we nog enkele operationele uitdagingen gekend, met name om de nodige hoeveelheid resources aan de kant van de logistieke dienstverlener goed geparametriseerd te krijgen." "Pas als het systeem live is, zie je of je alles goed hebt bedacht en of je sommige zaken beter had kunnen bedenken", voegt Martin Swaters eraan toe. "We zouden kunnen spreken over een tweetrapsimplementatie. Eerst moet je ervoor zorgen dat de ontvangsten beter over de dag worden gespreid. Pas als dat goed geregeld is kun je zoeken naar nog meer efficiëntie en de algoritmes aanpassen. Ook het gebruikersvriendelijker maken van het systeem – bijvoorbeeld de grotere visibiliteit op het vlak van volumetrie die Carrefour zijn leveranciers wilde bieden – is iets wat in die tweede stap is gebeurd."

Die finetuning van het systeem is trouwens iets waar Carrefour een jaar na de eigenlijke implementatie nog steeds werk van maakt. "De vrachtwagens spenderen al veel minder tijd op onze parking maar het kan nog beter. Daarom willen we de rapportage verder optimaliseren en nog meer gaan doen met de gegevens die we hebben. We willen onze informatie nog meer delen met leveranciers, zodat ook zij kunnen bijdragen tot verdere verbetering", aldus Lauriane Claeys. "Dat we nu over volumemetingen (d.w.z. het aantal pallets) beschikken over de periode van één jaar, helpt ons bovendien om de invloed van de seizoenen op onze capaciteit beter in te schatten. Zo hebben we tijdens een warme zomer meer capaciteit nodig voor dranken. Als we beter weten hoeveel extra capaciteit er in zulke periodes nodig is, kunnen we daarop beter inspelen en ook in die drukke periodes wachtrijen voorkomen."

Op de vraag of er concrete plannen zijn om de vier andere Belgische distributiecentra ook via het internetportaal te laten werken, antwoordt Ignace Craeye: "Momenteel niet. Niet elk distributiecentrum heeft dezelfde logistieke stroom en dus ook niet dezelfde noden. In het verssegment hebben we veel minder problemen met wachttijden en administratie. Maar gezien de grote sprong die we in Kontich en Nijvel hebben gemaakt, willen we die stap in de toekomst zeker niet uitsluiten."

TC

Kan het synchroon?

Synchromodaal transport: efficiënt en duurzaam transporteren via netwerkregie

In 2020 zullen dienstverleners standaard synchromodale vervoersconcepten aanbieden. Daarbij zullen verladers op basis van prestatiecriteria worden bediend, los van de vervoersmodus, zodat het voor de dienstverleners mogelijk is om flexibel te switchen tussen verschillende transportmodaliteiten. Dit toekomstbeeld wordt ons voorgehouden door Kees Verweij, Principal Consultant bij Buck Consultants International. Hij gelooft sterk in efficiënt en duurzaam transport via netwerkregie en maakt ons in dit artikel wegwijs in de synchromodale wereld. Een wereld die vandaag nog in zijn kinderschoenen staat, maar waarin heel wat pilootprojecten worden opgestart om het samenwerkingsconcept verder te ontwikkelen.

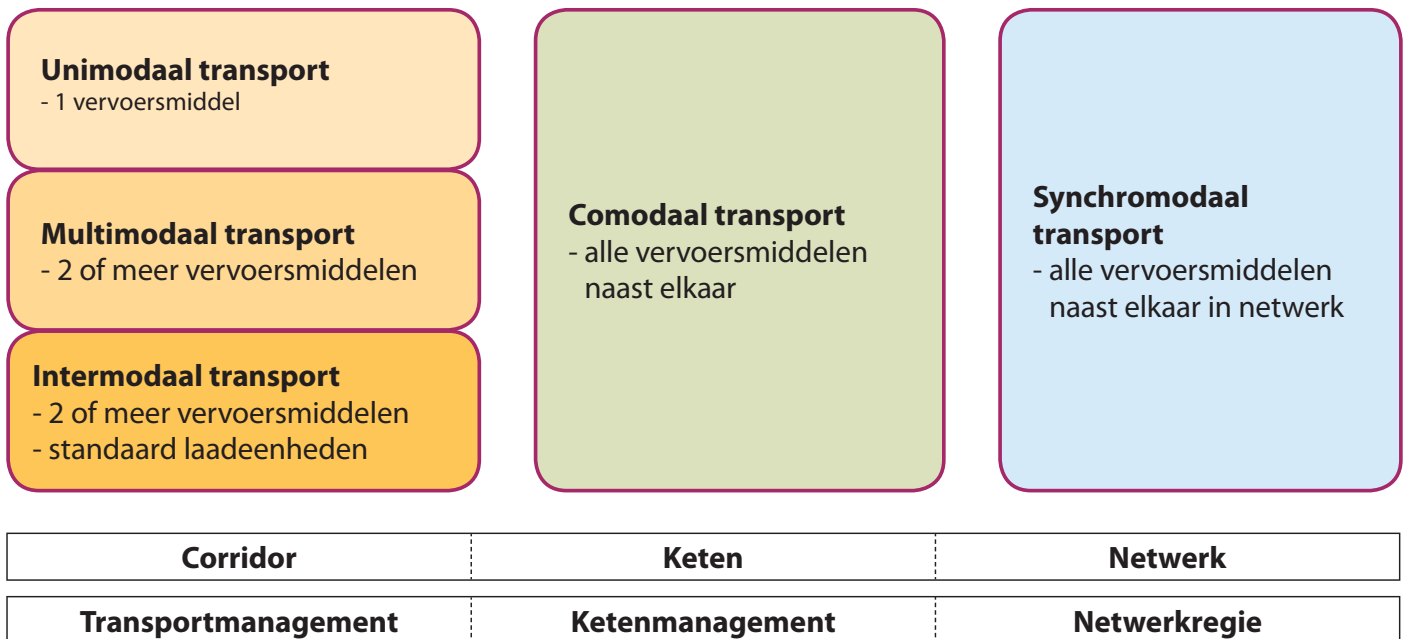
Synchromodaal transport is een term die zo'n drie jaar geleden voor het eerst opdook. Maar wat is nu juist het verschil met multimodaal, intermodaal en co-modaal transport? Kees Verweij beschrijft multimodaal transport als elk transport waarbij van twee of meer modaliteiten (weg, water, spoor, lucht,...) gebruik wordt gemaakt voor een transport van A naar B. "Intermodaal transport is hetzelfde, maar dan met de beperking dat er een standaard laadeenheid wordt gebruikt, meestal een maritieme container of een continentale wissellaadbak. Bij gebruik van spoor of binnenvaart is er sprake van intermodaal vervoer, omdat de producten in een container of wissellaadbak via voor- of natransport naar de bestemming worden gebracht."

BL: Waarom heeft de Europese Commissie in 2006 dan ook nog het begrip co-modaal transport geïntroduceerd?

Kees Verweij: "In feite staat co-modaliteit voor het slim gebruik van unimodaal transport en multi/intermodaal transport naast elkaar door één bedrijf voor meerdere logistieke ketens. De Commissie gebruikt het begrip co-modaal transport volgens experts om af te stappen van het verkokerde modaliteitsbeleid dat vertrekt vanuit het aanbodsdenken (shift van weg naar spoor en binnenvaart) en meer te werken vanuit de belangen van de eindgebruikers, die denken in termen van logistiek ketenmanagement."

FIGUUR 1

Overzicht van de verschillende 'soorten' transport



Bron: Buck Consultants International

BL: Op het eerste gezicht lijkt synchromodaal transport in grote lijnen hetzelfde als co-modaal transport, omdat een combinatie van vervoersmiddelen naast elkaar wordt ingezet. Wat is het nieuwe element?

K. Verweij: "De sterke nadruk op het logistieke netwerk in plaats van aparte ketens (figuur 1). Netwerkregie – dat verder gaat dan ketenmanagement – is nodig om het gebruik van de verschillende vervoersmiddelen naast elkaar te besturen en te beheersen. Bij synchromodaal transport kan je op elk moment kiezen tussen verschillende modaliteiten, op basis van de actuele omstandigheden. Met de introductie van de term was het de bedoeling om aandacht te vragen voor de ketenregie achter het optimaal gebruik van die verschillende modaliteiten. Hoe moet je je als logistieke dienstverlener of verlader opstellen om daadwerkelijk zoveel mogelijk goederenstromen te kunnen bundelen? Dat vergt soms een aanpassing van bestaande processen. Zo kent het spoor bijvoorbeeld een vaste dienstregeling en daarin moet je kunnen meegaan."

BL: Synchromodaal transport slaat dus niet op een nieuwe manier van transporteren.

K. Verweij: "Inderdaad, en het is belangrijk om dat te benadrukken: bij synchromodaal transport wordt het ketenregiestuk extra onderstreept om bedrijven te stimuleren plannings- en netwerktools te ontwikkelen. Om er bijvoorbeeld ook voor te zorgen dat de transportplanner 2.0 over de juiste vaardigheden beschikt om razendsnel en met behulp van specifieke softwaretools te kunnen schakelen tussen de verschillende modaliteiten."

Voor iedereen?

BL: Bij synchromodaal transport is het noodzakelijk om snel te kunnen schakelen. Realtime informatie is belangrijk, maar is het ook essentieel?

K. Verweij: "Niet echt. Als je op het laatste moment van vervoersmodus moet veranderen, is dat vrijwel altijd omdat er iets onverwachts gebeurt. Maar synchromodaal transport is eigenlijk gericht op de voor-

gaande fase: het eerder versturen van volledige informatie over de te verzenden goederen. Daarmee koop je tijd en ruimte om het spoor en de binnenvaart in te zetten, transportmodi die een langere doorlooptijd hebben. Om verladers te kunnen overhalen eerder de orders vrij te geven, moet je hen wel kunnen garanderen dat je via ketenregie de goederen zo effectief mogelijk transporteert."

BL: Niet alle verladers kunnen hun orders tijdig vrijgeven.

K. Verweij: "Natuurlijk is synchromodaal transport voor de ene verlader meer aantrekkelijk dan voor de andere. Wij zien dat het concept vooral aanslaat bij verladers met standaard laadeenheden. De meeste pilots die op dit moment lopen maken gebruik van containers. Het is ook perfect mogelijk om bulkkladingen synchromodaal te vervoeren, maar het is een stuk lastiger om flexibel te switchen tussen de verschillende vervoersmodi. Synchromodaal transport is ook moeilijker toepasbaar voor producten die over korte afstand worden vervoerd en/of tijdskritisch zijn. Maar het kan: er loopt een pilootproject om planten, gekweekt in Noord-Nederland, per boot te vervoeren naar de veilingen in West-Nederland. Vandaag worden de planten over de weg vervoerd naar Rotterdam en Amsterdam, erg congestierijke gebieden."

BL: Is synchromodaal transport sectorgebonden?

K. Verweij: "Bij synchromodaal transport worden er vaak vergelijkbare producten gebundeld om te transporteren, maar an sich is synchromodaal transport niet sectorafhankelijk. Wel is het zo dat om het een aantrekkelijk verhaal te maken er een flink volume aan goederen moet worden getransporteerd. Daarnaast hebben de synchromodale pilootprojecten vandaag vooral betrekking op het vervoer van goederen van een zeehaven naar het hinterland. De grote uitdaging bestaat erin om ook continentale synchromodale projecten op te zetten. Er lopen vandaag bijvoorbeeld al een aantal pilootprojecten tussen Nederland en België."



Kees Verweij, Principal Consultant bij Buck Consultants International: "Vooral op langere afstanden kan synchromodaal transport een alternatief zijn voor het wegvervoer, hoewel er ook pilots zijn met een businesscase op korte afstand."

BL: Lopen Nederland en België voor op het vlak van synchromodaal transport?

K. Verweij: "Ja, ik denk het wel. Samen met Duitsland. Het zijn landen waar spoor en binnenvaart een fors marktaandeel hebben en er bovendien heel wat verladers en grote havens aanwezig zijn. De andere regio's in Europa zullen volgen, maar met een behoorlijke achterstand, gezien het gebruik van binnenvaart in de andere Europese regio's vrij beperkt is."

BL: Het merendeel van de pilootprojecten in onze contreien richt zich op de binnenvaart. Is daar een verklaring voor?

K. Verweij: "Het Europese spoorvervoer is op dit moment een vrij moeilijke markt. Het is niet evident om op het volle spoornet capaciteit te reserveren met bepaalde betrouwbaarheidsintervallen. De binnenvaart heeft momenteel voldoende capaciteit, is flexibel wat betreft afhandeling en uur van afvaart en kent minder onderbrekingen (o.a. door stakingen)."

Geldvraagstuk

BL: Duurzaamheid kan dan wel een hot topic zijn vandaag maar voor veel bedrijven is het prijskaartje toch doorslaggevend.

K. Verweij: "Dat klopt. Groen is leuk, maar het mag niet meer kosten. Ik ken wel enkele verladers die bereid zijn om iets meer te betalen voor het opzetten van de dienst om ervoor te zorgen dat die tot wasdom kan komen,

maar ik ken vrijwel geen verladers die meer willen betalen voor het gebruik van het spoor en de binnenvaart vanuit een duurzaamheidsaspect."

BL: Kan synchromodaal transport concurreren met het wegvervoer?

K. Verweij: "In tijden van economische crisis gaat iedereen op zoek naar de laagste prijs. Bij synchromodaal transport zijn er uiteraard meer overslagkosten, maar de vervoersprijs per kilometer ligt lager. Vooral op langere afstanden kan synchromodaal transport een alternatief zijn voor het wegvervoer, hoewel er ook pilots zijn met een businesscase op korte afstand. Dan speelt het aspect van leverbetrouwbaarheid vaak een rol. Ik denk dat de echte trigger die ervoor zal zorgen dat er een omslag is naar synchromodaal transport ligt in een betere prijs/kwaliteitsverhouding voor de verlader."

Voortouw nemen

BL: Zijn er verladers die de ketenregie in eigen handen nemen?

K. Verweij: "Ja, maar de vraag is of het dan werkelijk om synchromodaal transport gaat. Het is een beetje een definitiekwestie. Bijvoorbeeld: een grote staalproducent vervoert al jarenlang zijn goederen via het spoor en de binnenvaart. Dat is een goed voorbeeld van intermodaal transport, maar bij synchromodaal transport is het samenwerkingsaspect erg belangrijk. Via samenwerkingsverbanden ga je ervoor zorgen dat de treinen en binnenvaartschepen beter gevuld zijn. Dat kan aangestuurd worden door een verlader die er bijvoorbeeld een speciale afdeling voor opricht en bundelt met goederenstromen van andere partijen, maar ik denk dat de logistieke dienstverleners de grote trekkers zullen zijn."

Het gebruik van de weg zal niet vanzelfsprekend blijven

BL: Zal het aanbieden van synchromodaal transport een must worden voor de logistieke dienstverleners?

K. Verweij: "Dienstverleners die niet meestappen in dit verhaal zullen het volgens mij moeilijk krijgen. Het is ook een aantrekkelijk verhaal voor hen omdat verladers die tekenen voor synchromodaal transport niet zo snel zullen overschakelen naar een andere partij. Het is best moeilijk om het hele synchromodale plaatje te laten passen. Ik merk dat er vandaag verschillende partijen in de markt interesse tonen in het aanbieden van synchromodale diensten. Naast de zeeterminals zijn er de rederijen en logistieke dienstverleners als DHL en Kuehne + Nagel. Bij alle drie deze partijen wordt er vandaag hard gewerkt om het synchromodale netwerk uit te breiden, want uiteindelijk zal de partij met het beste netwerk de winnaar zijn."

BL: Wat is de rol van de kleinere logistieke spelers in het synchromodale verhaal?

K. Verweij: "Door de sterke concurrentie in het wegtransport is het voor de transportbedrijven moeilijk om het hoofd boven water te houden en ook bij het spoor en de binnenvaart is enkel het vervoer van A naar B niet meer zo interessant. De verschillende partijen zullen een manier

moeten vinden om gezamenlijk diensten aan te bieden aan de verladers die daar om vragen. Dat betekent dat alle partijen zich moeten afvragen welke rol ze willen spelen in de synchronodale systemen. Kan ik een schakel zijn in de hele transportketen? Heb ik een dienst die ik beter uitvoer dan alle anderen?"

Uitdagingen en toekomst

BL: Wat zijn de belangrijkste struikelblokken bij synchronodaal transport?

K. Verweij: "De belangrijkste struikelblokken bij synchronodaal transport liggen in het bij elkaar krijgen van genoeg volume, het creëren van bundeling met regie en het onvoldoende kunnen oplossen van vertragingen in de vervoersdiensten en terminals waardoor schema's niet op elkaar aansluiten. Er zijn ook heel wat zaken die nog moeten worden uitgepluisd: hoe regel je het snel switchen van vervoersmodus op juridisch vlak, wat te doen bij calamiteiten, wie is verantwoordelijk en hoe giet je dat in contracten? Maar ook op het vlak van IT: welke boodschappen moeten er worden uitgewisseld tussen de verschillende IT-

platforms? Een goed ontwikkeld en transparant IT-platform is trouwens onontbeerlijk in het hele synchronodale verhaal."

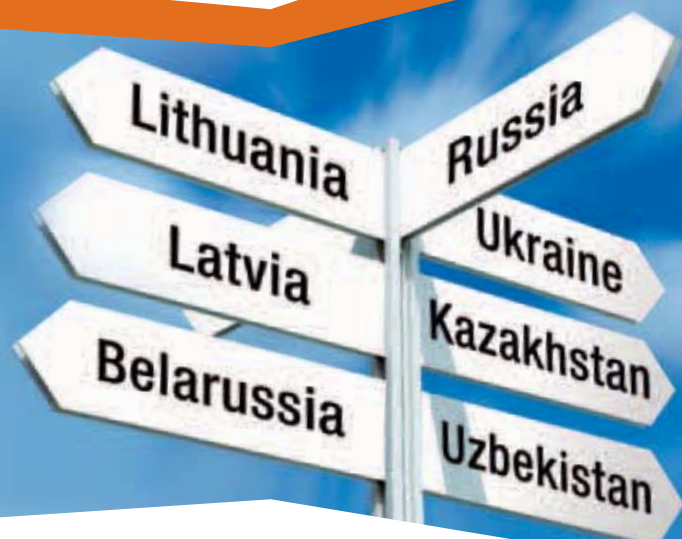
BL: En tot slot, hoe ziet u het synchronodale transport de volgende jaren evolueren?

K. Verweij: "Ik denk dat de interesse voor synchronodale projecten zal toenemen. Belangrijk daarbij is om een juiste prijs/kwaliteitsverhouding aan te bieden. Dat moet volgens mij perfect mogelijk zijn. Verladers zien ook wel dat het wegtransport op de lange termijn tegen problemen zal aanlopen. Denk maar aan het tekort aan chauffeurs, de congestie en de steeds strenger wordende wetgeving met betrekking tot CO2-uitstoot. Het gebruik van de weg zal niet vanzelfsprekend blijven. Ik ga me niet wagen aan concrete groeivoorspellingen omdat veel afhankelijk is van de evolutie van de politieke en economische context, maar dat synchronodaal transport zal toenemen in belang, staat voor mij buiten kijf. Net omdat het een beweging is waaruit alle betrokken partijen voordeel kunnen halen."

MT

 **ahlers**logistics
warehousing+

**A LOGISTIC
PARTNER
WORTH
YOUR TRUST**



- Ahlers offers you almost 20 years of experience in the CIS and the Baltics region
- Ahlers, your one stop shop logistics service provider for Russia
- Transportation - Customs Clearance - Warehousing - Distribution - Value Added Services
- Offices/warehouses in Russia, Kazakhstan, Belarussia, Uzbekistan, Ukraine, Lithuania, Latvia and Kyrgyzstan

Ahlers

Didier Duponselle
+32 3 543 77 25
didier.duponselle@ahlers.com
www.ahlers.com