



ALEX VAN BREEDAM:

'we moeten denken in termen van extended gateways'

Heel wat factoren maken van Vlaanderen, en van België in het algemeen, de ideale locatie voor Europese logistiek. Het uiterst dichte netwerk van wegen, spoorlijnen en bevaar-

bare waterwegen is een van die factoren. Een andere troef zijn ongetwijfeld onze 'gateways' van en naar Europa: de luchthaven van Zaventem en de havens van Antwerpen, Zeebrugge,

Gent en Oostende. Alex Van Breedam, directeur van het VIL (Vlaams Instituut voor de Logistiek), ontwikkelde en verdedigt het concept van "extended gateways".

Vervolg blz 2 >

B-Cargo voltooit haar herstructurering

B-Cargo voltooit momenteel haar in 2002 begonnen herstructurering, om een betere positie in te nemen in een geliberaliseerde omgeving en beter aan uw behoeften te voldoen.

Na de regionale structuur te hebben herzien en de Rail Cargo Centers (RCC's) te hebben opgericht, hervormt B-Cargo momenteel de organisatie van haar centrale diensten. Deze maatregel kan gevolgen hebben voor uw contacten met onze diensten want onze doelstelling bestaat erin meer op u, onze klanten, gericht te zijn.

B-Cargo streeft drie prioriteiten na: de taak van regionale operator, de internationale corridors en specialisatie op bepaalde segmenten.

Deze prioriteiten zitten in het nieuwe organigram verwerkt. Zo moet de filialisering van het commerciële front office ons in staat stellen u te dienen zoals u het wenst en waar en wanneer u het wenst. De concentratie van bepaalde productieactiviteiten op de corridors wordt voortgezet: na SIBELIT dat goede prestaties realiseert inzake kwaliteit, zullen we in 2008 een ander al ver-

gevoerd project vorm geven, meer bepaald naar Duitsland.

Business Management & Planning

We verenigen in één dienst alles wat betrekking heeft op het economische beleid en op de transportplanning op lange en korte termijn. Daar bevindt zich ook de interface met onze commerciële filialen en worden eveneens de ontwikkeling van de nieuwe producten en het beheer van de operaties in het buitenland beheerd.

Productie

Zijn in dezelfde dienst verenigd: alle teams die belast zijn met de productie in real time, met name het Cargo Operating Center, de Rail Cargo Centers en het management van de veiligheidssystemen.

Equipment

Deze dienst concentreert zich op het beheer van het wagenpark, de evolutie van de verantwoordelijkheid naar de commerciële filialen en de erg complexe omvorming naar het systeem van de Contracten voor de Gelijkvormigheid van het Wagengebruik (CUU), die de voor-

waarden zullen bepalen voor het ter beschikking stellen en behandelen van de wagens. Deze dienst is eveneens sterk betrokken bij het op punt stellen van het Nieuwe Commerciële Model, dat het toekomstige kader zal vormen van de internationale spoorsamenwerking.

General Management & Support Services

Alle teams voor strategische ondersteuning zijn gegroepeerd rond de General Manager.

Zo eveneens het change management dat ermee belast wordt alle interne en externe wijzigingsprocessen te sturen en te versnellen, het projectteam IT, de financiën en de administratie, de human resources en de interne communicatie.

Doorheen deze ganse reorganisatie wil B-Cargo ervoor zorgen dat haar activiteit overleeft, door producten op de markt te brengen die beter beantwoorden aan uw verwachtingen, meer bepaald wat kwaliteit en concurrentievermogen betreft.

Onze roeping bestaat erin u goed te dienen!

IN DIT NUMMER

1 Alex Van Breedam: Extended Gateways | 4 VOKA bevordert het spoorvervoer | 5 WCT: een oplossing voor de congestie van de havens | 6 B-Cargo laat een eerste trein rijden | 7 Extra locomotieven voor B-Cargo | 7 Nieuwe trimodale terminal | 8 Als onze klanten ons danken



ALEX VAN BREEDAM:

Hij verklaart zich nader:

Vlaanderen, en dat geldt eveneens voor België in zijn geheel, neemt een centrale plaats in binnen Europa, en bevindt zich in de nabijheid van alle grote industriële en consumptiecentra van het continent. Vandaar het grote volume goederen die via onze grote internationale toegangspoorten, ook "gateways" genoemd, worden doorgevoerd.

De concurrentie tussen zeehavens zal zich afspeelen in het hinterland

Onze zeehavens zijn momenteel nog erg gericht op de zee en de overzeese invoer van grote volumes. Maar ze hechten nog te weinig belang aan het vervoer van goederen naar het Europese hinterland. In de komende jaren zal de concurrentie tussen de zeehavens vanaf Le Havre tot Hamburg al maar groter worden. Ze zal zich niet in het minst afspeelen in het hinterland, want de snelheid en de kost tegen dewelke de goederen naar het Europese hinterland zullen kunnen geraken, zullen doorslaggevend zijn. Het doel is de kosten tussen onze havens en Europa interessant maken.

Hier komt het concept van "extended gateways" aan bod. De term 'extended gateways' wijst op een uitbreiding van de traditionele gateways tot het achterland voor het vestigen van logistieke activiteiten. De doelstelling is om logis-

tieke activiteiten te vestigen in de juiste logistieke hotspot, zodat de totale logistieke kost van die activiteit minimaal is voor het bedrijf.

Alex Van Breedam roept een beeld op om dit concept te bepalen: "De extended gateway is zowat de software die het mogelijk maakt de hardware, de multimodale infrastructuur, te doen werken."

Ideaal hinterland voor snelle distributie

Voor logistieke activiteiten van volumieuze producten zijn gateways dikwijls beter geschikt, want die locaties maken het mogelijk extra behandelingen te voorkomen en de kosten van voor- en natransport beperkt te houden. Maar de producten die snel moeten geleverd worden, zouden eerder in het hinterland moeten behandeld worden, een zone die minder te lijden heeft van wachttijden, gebrek aan arbeidskrachten (duurder) en de prijs van het terrein. Op die manier kan voor elke logistieke activiteit de best mogelijke locatie bepaald worden langsheen het hele multimodaal netwerk van onze regio.

Verzameling van de activiteiten nabij de multimodale infrastructuur

Het concept van "extended gateways" steunt dus grotendeels op de concentratie van de goederenstromen door het clusteren van de activiteiten. Door de bundeling van de goederenstromen die



hierdoor ontstaat, komt duurzame multimodaliteit binnen bereik voor bedrijven. Om deze multimodaliteit te ondersteunen zijn er multimodale terminals en platformen nodig. In Vlaanderen kunnen een vijftiental bi- of multimodale platformen onderscheiden worden. Vele logistieke hotspots bevinden zich dan ook in de buurt van deze platformen. Bij het aantrekken van nieuwe investeringen naar deze hotspots moeten bedrijven aangemoedigd worden om hun goederenstromen zoveel mogelijk in te schakelen in de bestaande stromen van de logistieke hotspot. De dikke goederenstromen die hierdoor ontstaan, hebben een gunstige invloed op de totale logistieke kost van de bedrijven die deze goederenstromen genereren. Bovendien zijn dikke goederenstromen een belangrijke stimulans voor duurzame multimodaliteit.

De basisgedachte van de extended gateway is dus dat de logistieke activiteiten op de ideale plek worden verricht naargelang het type goederen en het door die producten verlangde behandelingstype.

Door het clusteren van ondernemingen met complementaire logistieke activiteiten kunnen de transportstromen beter gebundeld worden en eveneens leiden tot een vermindering van de totale logistieke kost voor de ondernemingen.

Het concept extended gateway steunt dus eveneens op de logistieke samenwerking tussen ondernemingen, die onontbeerlijk is voor de massificatie van hun transportstromen en aldus aanleiding moet geven tot een betere benutting van de transportcapaciteit.

extended gateways

