

De Lloyd

1858 | 2008

150

WOENSDAG 19 NOVEMBER 2008

44488-44489

Prijs: 2,75 euro

WWW.LLOYD.BE

Restaurant
Huis De Colvenier

UNIEK
avondenlunch
1 uur + koffie
70€ (vrijen inbegrepen)

opentijd met hapjes
verleiding in authentieke woonkamer
lunch (vrijen inbegrepen) (vrij)
vrijen (vrijen inbegrepen) (vrij)
diner en koffie

www.colvenier.be - Tel. 03/226 65 73



Nicolette van der Jagt, secretaris-generaal ESC.

Tarieven en toeslagen herbekijken

Jean-Louis Vandevoorde

Men moet van de sterke daling van de brandstofprijzen sinds afgelopen zomer gebruik maken om mechanismen en praktijken in te voeren die de verladers en vervoerders kunnen beschermen tegen de sterke stijgingen die aan de recente trendbreuk voorafgingen. Zo luidt het pleidooi van de Europese verladersorganisatie ESC.

De ESC verjuist in dit verband naar de wegvervoerders die in de problemen raken wegens de snelle stijging van de brandstofprijzen, die ze niet kunnen doorberekenen aan hun klanten, die vaak met moeite de rendabiliteitsdrempel halen en dus op goedkoop vervoer aangewezen zijn. Als er vervoerders zouden verdwijnen, zou het capaciteitstekort op de markt bovendien worden versterkt.

"De verladers draaien grotendeels op voor de kostenstijgingen in de luchtvracht- en scheepvaartmarkt, door de brandstoftoeslagen die de rederijen en luchtvaartmaatschappijen opleggen", zegt secretaris-generaal Nicolette van der Jagt van de ESC.

De verladersorganisatie verheugt zich over het initiatief van Air France-KLM om zijn toeslagensysteem te herzien en de brandstofkosten grotendeels op te nemen in zijn algemene tarief. Dat voorbeeld verdient navolging, meent de ESC. "De verladers willen deze brandstoftoeslagen nu even snel zien dalen als ze eerder stegen. Maar ze vragen ook all-in tarieven op langere termijn, waardoor ingrijpende verhogingen of verlagingen van brandstoftoeslagen overbodig worden."

www.europeanshippers.com



ROAD

Statuut voor begeleiders
uitzonderlijk vervoer
stap dichterbij

10



INTERVIEW

Hans Fluri (Hugo Boss):
"40% van de investeringen
gaat naar logistiek"

12

Van Breedam richt onderneming op gebaseerd op 'extended gateways'

Alex Van Breedam, voormalig directeur van het Vlaams Instituut voor de Logistiek, heeft met Bart Van Nieuwenhuysse en Sven Verstrepen, twee experts van het VIL, een bedrijf opgestart dat zich als "ketenregisseur van gebundelde stromen" profileert. Tri-Vizor is de eerste spin-off van de Universiteit Antwerpen inzake logistiek.

Philippe Van Dooren



Doel is om zo hoog mogelijk in de logistieke keten goederenstromen te combineren.

Kort na de aankondiging dat het mandaat van Van Breedam als hoofd van het VIL niet verlengd zou worden na 30 september 2008 - wat een controversie veroorzaakte omdat hij het instituut uit de grond gestampt had en het zowel naambekendheid als een goede reputatie bezorgd had - deden geruchten de ronde over de oprichting van een

commerciële activiteit gebaseerd op de 'Extended Gateways'. Doel van dit concept, dat ondertussen door sommige Vlaamse provincies wordt toegepast, is het bundelen van distributie- en logistiekactiviteiten in het hinterland van de havens om de stromen van en naar deze zones te massificeren. Hierdoor kan onder

meer voldoende volume worden gegenereerd om een modale transfer economisch te rechtvaardigen.

Met Tri-Vizor wil Van Breedam dit concept op maat van de bedrijven brengen. "Doel is hen in staat te stellen de efficiëntie te verhogen op het vlak van de kosten, de dienstverlening en de duurzaamheid, door

een deel van hun goederenstromen te combineren met die van andere ondernemingen".

De taak van Tri-Vizor bestaat erin om op vraag van de verlader bij andere bedrijven op zoek te gaan naar compatibele goederenstromen en die zo hoog mogelijk in de keten te combineren om de transporten te bundelen. "De bedrijven zouden hiermee tot 20% op de totale logistieke kosten moeten kunnen besparen en de duurzaamheid van de transporten moeten kunnen verbeteren. Massificatie is een van de essentiële voorwaarden voor een rendabele modale transfer", aldus Van Breedam.

Volgens hem is onpartijdigheid het voordeel van zijn formule vergeleken met die van een expeditie van een 3PL: "Het is een nieuwe benadering van het bundelen van stromen, in die zin dat we ingrijpen in de kern van de processen van de verlader. Onze verloning zal dus afhangen van de winst die hij zal maken."

www.trivizor.com

NMBS richt Rail Force op voor chemie- en autotransport

De NMBS-vrachtgroep heeft met Rail Force een business unit gecreëerd voor het auto- en chemietransport. Naast Xpedys (staal en bulk) en IFB/TRW (gecombineerd vervoer), is Rail Force het derde commerciële filiaal binnen de groep. De nieuwe vrachtstructuur gaat vanaf volgend jaar officieel van start.

Pieterjan Van Wyngene

Rail Force wordt geïntegreerd binnen NMBS-filiaal Inter Ferry Boats (IFB). De business unit neemt de bestaande diensten van B-Cargo en IFB over in de sectoren van het auto- en chemietransport. Eerder dit jaar werd ook al het staal- en bulkfiliaal Xpedys opgericht. IFB en TRW blijven zich dan weer concentreren op het gecombineerd vervoer.

Het gaat hierbij voornamelijk om een commerciële reorganisatie. B-Cargo zal dus nog steeds instaan voor de productie binnen de vrachtgroep. "Dankzij de oprichting van segmentspecifieke filialen willen

we vooral de dienstverlening ten opzichte van de klant verbeteren", zegt Geert Pauwels, coördinator van de NMBS-vrachtgroep. "Ze zijn een single point of contact voor klanten die op zoek zijn naar een specifieke dienst. B-Cargo en de productiefilialen kunnen zich zo meer focussen op de kwaliteit en productiviteit van de operaties", aldus Pauwels.

Daniël Vanparijs, general manager van Rail Force, geeft toe dat de economische crisis een impact zal hebben op de volumes. "We verwachten een trafiekdaling van ongeveer 15% bij het autosegment van Rail Force." De auto- en chemieactiviteiten van dit filiaal vertegenwoordigen samen



Rail Force vertegenwoordigt 15 à 20% van de NMBS-vrachtrafiek.

ongeveer 15 à 20% van de NMBS-vrachtrafiek.

Het is niet de bedoeling om in speciale wagons voor het chemie- en autovervoer te investeren. "Een goede leverancier heeft minstens 2.000 wagons nodig en daar heeft

Rail Force het kapitaal niet voor", klinkt het. "Bovendien zouden we zo concurreren met onze partners", stelt Pauwels.

www.bcargo.be
www.interferryboats.be