

Samenbrengen van goederenstromen zal leiden tot bundelingsmarkt

Het is nog altijd geen evidentie om bedrijven zo ver te krijgen dat ze hun goederenstromen gaan samenvoegen. Dit bleek nog maar eens tijdens de bijeenkomst "Bundeling van goederenstromen" van de community "Duurzame Logistiek" die Flanders Smart Hub organiseerde.

Guy Beyens

Een van de hindernissen voor samenwerking is dat bedrijven, misschien wel terecht, vooraf willen weten met wie ze te doen hebben. "Ze willen bijvoorbeeld weten met wie ze de ruimte in een vrachtwagen delen", legt Alex Van Breedam, ceo van logistiek orchestrator Tri-Vizor, uit.

"Alle bepalingen moeten vooraf vastliggen. Zo moet er in een overeenkomst tussen partijen die hun goederenstromen bundelen een entry- en exitstrategie voorzien zijn, moeten de verantwoordelijkheden vastgelegd worden in geval van volumevariaties,

enz. Het belangrijkste wellicht is hoe de winsten verdeeld worden", merkt hij op.

Dat er een goede reden is om stromen te bundelen, is geen geheim meer. Zo spreken cijfers van het World Economic Forum voor zich: maar liefst 24% van de vrachtwagens in de EU rijdt leeg, terwijl de geladen vrachtwagens een gemiddelde beladingsgraad van 57% hebben. "En dan gaat het hier nog om cijfers van voor de crisis", aldus Van Breedam.

Samenwerken op logistiek vlak is volgens de ceo van de logistieke orchestrator in eerste instantie een mentaal probleem. De drempel zal volgens hem echter kleiner worden als er een CO₂-taks komt.

Door de dichtheid van het netwerk van Europese distributiecentra is België bijzonder goed geplaatst om goederenstromen te registreren. Daarbij

lijkt er voor de overheid een rol te zijn weggelegd om bedrijven samen te zetten en hen te bevragen over hun goederenstromen. "Een overheidsinstantie als de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen kunnen dit perfect invullen", vindt Van Breedam.

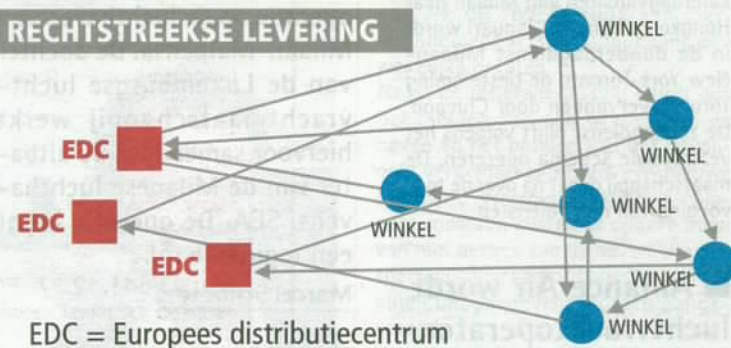
Volgens hem zal er in de toekomst een echte bundelingsmarkt ontstaan met een gainsharing-model. "Vandaag is iedereen nog bezig met zijn eigen supply chain, maar geleidelijk aan zal men meer en meer op zoek gaan naar bundelingspartners", meent de voormalige directeur van het VIL. "Zo zien we nu al bij veel bedrijven een wijziging in hun EDC-structuur, die momenteel een meer hybride karakter heeft. In plaats van rechtstreeks te gaan leveren aan winkelpunten, gaat men de processen van lange transporten en fijndistributie lostrekken. Eerst gaat men volumetransporten naar een regionaal distributiecentrum uitvoeren, waarbij aan bundeling kan worden gedaan, en pas daarna volgt de fijnmazige distributie.

Verladersorganisatie OTM zegt zich te willen inzetten voor de realisatie van intelligente logistiek, onder meer door mee te werken aan projecten en door verladers te mobiliseren en te sensibiliseren. "Al te vaak moet het (logistieke) management van een bedrijf nog worden bewust gemaakt van de noodzaak van duurzaam transport", zegt OTM-voorzitter Nik Delmeire.

Volgens hem kunnen verladers binnen hun organisatie duurzaam transport op verschillende manieren realiseren: door het herbekijken van

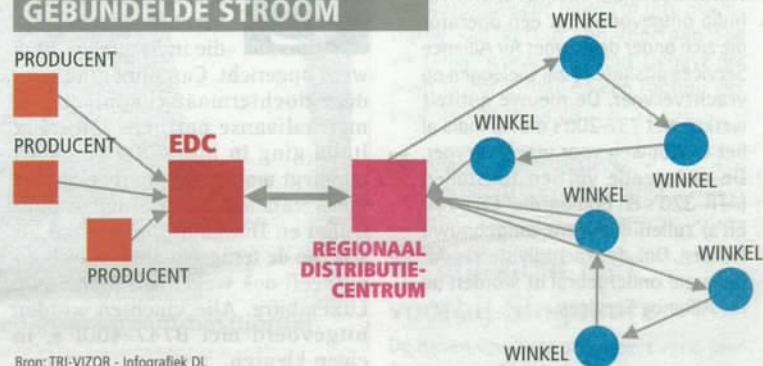
BUNDELING EN CONSOLIDATIE

RECHTSTREEKSE LEVERING



EDC = Europees distributiecentrum

GEBUNDELDE STROOM



Bron: TRI-VIZOR - Infografiek DL

interne processen, door processen te bekijken met de klant en door processen te bekijken met andere verladers en klanten.

"Daarbij is de laatste manier de moeilijkste", stelt Delmeire. Hij acht die benadering het meest haalbaar in bestaande of nieuwe industriegebieden,

in bedrijven met meerdere vestigingen en in bedrijven met vergelijkbare producten. Hij zegt dat OTM samen met de POM wil zoeken naar een industriegebied waar een pilootproject kan worden opgestart.

www.flanderssmarthub.be



Geladen vrachtwagens hebben in de EU een gemiddelde beladingsgraad van slechts 57%.