

De goede strategie

Transportbedrijf Corneel Geerts en 'supply chain orchestrator' Tri-Vizor hebben met een gezamenlijk project, waar ook de haven van Zeebrugge en de roro-rederij Transfennica een rol in spelen, de Shortsea Award 2013 in de wacht gesleept. Door Koen Heinen

Voor de derde editie van deze award hadden zeven bedrijven een dossier ingediend. "In een werkgroep wordt elk dossier beoordeeld, waarna een stemming plaatsvindt waaruit een rangschikking wordt opgemaakt", legde **Willy De Decker**, directeur van **Shortsea Shipping Vlaanderen** uit bij de uitreiking van de award. **Corneel Geerts** en supply chain orchestrator **Tri-Vizor** haalden het van zes andere bedrijven, namelijk **Arcelor Logistics**, **Engicon/G&G**, **Eternit**, **Jan De Nul**, **Port-Connect** en **Wijngaardnatie**.

Het winnende project is gebaseerd op een bundeling van krachten tussen verschillende verladers in samenwerking met Corneel Geerts, rederij Transfennica en de haven van Zeebrugge. Tri-Vizor bracht de verschillende partijen bij elkaar.

"Eind de jaren '70 waren wij de eerste transporteur in België die met roro begonnen is op Scandinavië. Later zijn we ook gestart met roro op Engeland en Ierland en is er ook Finland bijgekomen. Europa bood nu de mogelijkheid voor een nieuw project richting Iberisch schiereiland", aldus **Marc Geerts**, ceo van Transportgroep Corneel Geerts.

CO³-PROJECT

Het Europese project waarvan sprake is het CO³-project, wat staat voor 'Collaborative Concepts for Comodality'. Het werd in 2011 opgestart en is ondertussen al enkele malen verlengd. "Aan de basis van dit project lag het feit dat grote verladers die op zoek gingen naar sectorgenoten met vergelijkbare vrachten meteen werden teruggefloten door hun juridische dienst omdat zo'n directe samenwerking met concurrenten voor grote problemen zou zorgen met de Europese anti-trustautoriteiten", legt **Sven Verstrepen** van Tri-Vizor uit. De Europese Commissie werd benaderd om een onderzoeksproject te starten dat tot een oplossing moest leiden.

Europa wilde immers ook iets doen aan het gebrek aan efficiëntie in het vrachtvervoer en zag ook in dat het nodig was om de juridische hinderpalen van een horizontale samenwerking weg te werken. Zo kwam een steunaanvraag tot stand bij het Zevende Kaderprogramma en werd een oplossing uitgewerkt die gebaseerd is op het inschakelen van een neutrale tussenpartij, een zogenaamde 'trustee' of 'orchestrator'. Die ontvangt de confidentiële gegevens van de verschillende bedrijven en neemt de organisatie van de gebundelde transporten voor zijn rekening. Tri-Vizor is zo'n orchestrator en is als dusdanig ook partner in het CO³-project. Bedoeling is om met de steun van de Europese Commissie een aantal best practices of modelcontracten op de website van CO³ te publiceren zodat alle bedrijven er zeker van

mogen zijn dat ze kunnen samenwerken met concurrenten zonder een inbreuk te plegen op de anti-trustwetgeving.

"Het project is bedoeld om een doorbraak te realiseren in concurrentievermogen en duurzaamheid in de Europese logistiek, door het stimuleren van horizontale samenwerking en bundeling van vracht tussen Europese verladers", legt **Alex Van Breedam** van Tri-Vizor uit.

De standaardprocedure die door het CO³-consortium wordt gepromoot bestaat uit drie fasen. Een eerste fase betreft de identificatie van compatible verladers en transportstromen. In een tweede fase worden het samenwerkingsconcept en een business case voorbereid. De derde fase tenslotte heeft betrekking op de operationele implementering en het management.



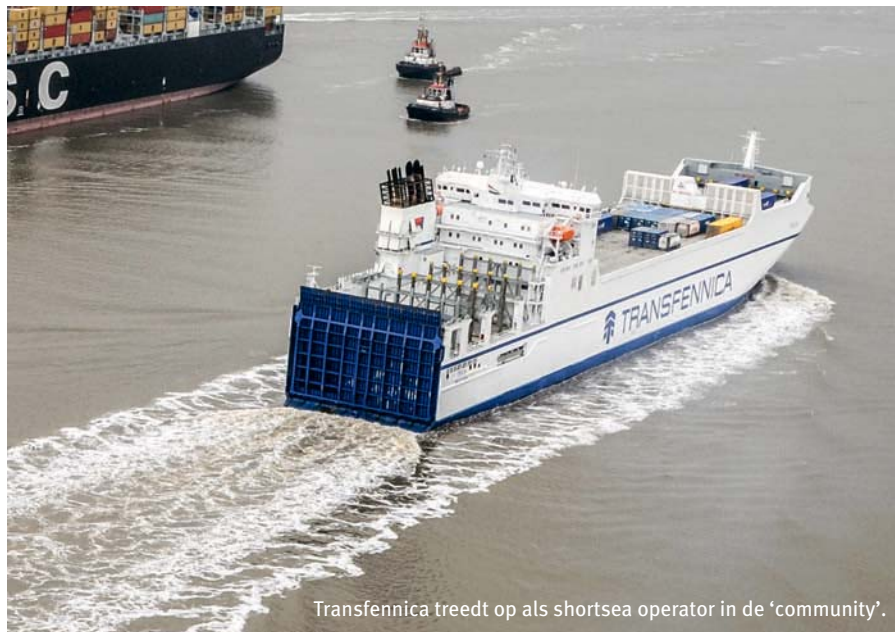
“Wij hadden een aantal bedrijven in onze database die op Spanje reden, maar ofwel reden ze naar het zuiden leeg ofwel kwamen ze naar het noorden terug zonder lading. In het kader van het CO³-project hebben we ze dan bijeengeroepen om te horen of ze het idee om vrachten te bundelen per schip wilden ondersteunen. We hebben dan ook een aantal logistieke dienstverleners gecontacteerd en tariefonderhandelingen opgesteld om de loops te organiseren met zo weinig mogelijk leegvracht. Het grote punt is het leegrijden om vracht op te pikken. Lege kilometers vreten immers aan de winst. Als we daar iets op kunnen vinden, kan het project ‘profitable’ zijn”, aldus nog Van Breedam.

WAT MET FRANSE ‘TAXE POIDS LOURDS’?

“Wij zijn als logistieke dienstverlener geselecteerd op basis van onze roro-ervaring en zijn dus mee in het project gestapt”, zegt Geerts. “We hebben zes maand proefgedraaid en in mei was die testfase afgelopen”. In die periode werden in het kader van het project in beide richtingen meer dan 60 FTL-ladingen (*Full Truck Load*) vervoerd tussen België en Spanje. Voldoende om het consortium de nodige interessante informatie en conclusies te verschaffen met betrekking tot de efficiëntie (kostprijs), effectiviteit (service level) en de duurzaamheid (CO₂-voetafdruk) van het concept. Zo beliep de besparing op de CO₂-uitstoot meer dan 30 procent in vergelijking met het individuele wegvervoer voor de bundeling. Het shortsea vervoer werd door de verladers goed aanvaard als een betrouwbaar en duurzaam alternatief voor wegvervoer.

“Het is de bedoeling dat we dit project blijven verder zetten onder eigen regie. Daarom gaan we nu met de betrokken verladers, zoals **Ontex, Eternit, Baxter, Colruyt, Bosal, Samsonite**, enz. onderhandelen. We hebben nu wel tegenslag met de economische crisis in Spanje. Daardoor zijn de vrachtvolumes met de helft teruggevallen en is er een groter onevenwicht”, aldus nog Marc Geerts. “Het onevenwicht in de goederenstromen speelt inderdaad parten. Als we een tiental grote verladers kunnen samenbrengen en zo stabiliteit in de loops kunnen brengen, is er maar een klein vonkje nodig om dit rendabel te maken”, aldus Van Breedam.

“Wat mogelijk in onze kaart zou kunnen spelen is de invoering van de ‘taxe poids lourds’ in Frankrijk, waardoor de transit



Transfennica treedt op als shortsea operator in de ‘community’.

door Frankrijk veel duurder zal worden. In het kader van het project varen wij van Zeebrugge naar Bilbao, om Frankrijk heen. In Bilbao neemt een lokale partner de trailers

gemaakt worden, wordt het project vanzelf winstgevend. Het heeft nu al tientallen procenten aan CO₂-besparing gerealiseerd”, benadrukt hij. “Maar zolang we met lege

“Er is maar een klein vonkje nodig om dit rendabel te maken”

terug over en organiseert het doortransport naar Zaragoza, Madrid en tot in Portugal. Momenteel varen we dinsdag en vrijdag, maar het zou beter zijn dat er een derde en vierde vertrek per week zou bijkomen. Dit project helpt ons ook om de CO₂-uitstoot te verlagen met 30 procent. Het is bovendien ook een economisch verhaal, want een kilometer over het water is gemiddeld zo’n 30 procent goedkoper dan over de weg. Dat is ook belangrijk voor het herpositioneren van ons materieel. Via roro kost dat per trailer 350 euro tussen Zeebrugge en Bilbao. Over de weg komt dat op 1.000 euro per trailer. Die win-win situatie willen we naar de verladers toe meer uitspelen. De award is bovendien een erkenning dat onze strategie goed is. Het is een ondersteuning en op het vlak van marketing betekent dat toch ook iets”, besluit Geerts.

Ondertussen is de invoering van de Franse ‘taxe poids lourds’ uitgesteld onder druk van hevig protest vanuit de Franse wegvervoerssector. Een tegenvaller dus voor het project, maar Alex Van Breedam houdt nog een andere troef achter de hand. “Als voor elk transport de CO₂-voetafdruk moet bekend-

vrachten moeten terugkeren, kunnen we niet met het wegvervoer concurreren. Als de ‘taxe poids lourds’ er toch komt, is dat weer een ander verhaal”.

CROSS SUPPLY CHAIN COCKPIT

Om de vrachtenbundeling en het transport in goede banen te leiden ontwikkelde TriVizor een softwaretoepassing die de naam ‘Cross Supply Chain Cockpit’ meekreeg. Dit ‘collaboratief multimodaal transportmanagement systeem maakt het mogelijk om in real-time de voordelen op het vlak van kosten en CO₂ van de ‘community’ te maximaliseren. Het systeem zorgt ook voor de verdeling van de baten, de facturatie en rapportering op de portaalsite van de ‘community’. Via deze portaalsite kunnen alle leden van de ‘community’ in real-time hun goederen volgen. De cockpit en de portaalsite leveren tot slot ook stof voor de regelmatige management meetings met de leden van de ‘community’, die bedoeld zijn om problemen op te lossen, indien nodig verbeteringen aan te brengen en uitbreidingsmogelijkheden te identificeren.

www.industrie.be ●