



DE MISSIE IS HET BUNDELEN VAN STROMEN, DOOR BEDRIJVEN TE OVERTUIGEN DAT SAMENWERKING, OOK MET CONCURRENTEN, ZOVEEL MEER OPBRENGT DAN TEGENWERKING

Alex Van Breedam, CEO en oprichter van TRI-VIZOR, is recent door de European Logistics Association uitgeroepen tot 'Professional of the Year 2014'. Hij werd gelauwerd als uitvinder van het concept van de 'Extended Gateway' en als oprichter van TRI-VIZOR. Voor Van Breedam is deze award een erkenning en aanmoediging voor het missionarisch werk waarmee hij al jaren bezig is.

Interview: Frederic Keymeulen

De missie is de passie

De missie is het bundelen van stromen, door bedrijven te overtuigen dat samenwerking, ook met concurrenten, zoveel meer opbrengt dan tegenwerking. Mensen en organisaties moeten daarvoor uit hun comfortzone treden en nieuwe paden verkennen. Daarvoor moeten een aantal mentale barrières overschreden worden en deze zijn doorgaans veel hoger en moeilijker te nemen dan bijvoorbeeld de technologische drempels.

Hierin ligt precies de taak van TRI-VIZOR, de eerste neutrale 'Cross Supply Chain Orchestrator' die logistieke samenwerkingsverbanden tussen meerdere bedrijven uittekent, opzet en beheert. "We beschikken vandaag over een immense database met de goederenstromen van een groot aantal bedrijven die we sinds onze start hebben verzameld. Met die database brengen we als 'datingbureau' bedrijven met compatibele logistieke stromen en structuren bij elkaar en proberen we daarvoor logistieke samenwerkingsverbanden op te zetten en te beheren. Bedrijven die nog niet volledig

klaar zijn voor externe samenwerking zullen we eerst begeleiden in het klaarmaken van hun supply chain."

Extended Gateway

De jury kende de Award onder meer toe voor het concept van de 'Extended Gateway'. Dit is een vooruitgeschoven in- en uitgang van de haven of luchthaven. Van Breedam: "Havens en luchthavens beseffen steeds meer dat ze een belangrijke schakel zijn in globale supply chains. Wilen ze hun rol daarin ten volle opnemen, dan moeten ze werken aan de betrouwbaarheid van de doorlooptijd en ervoor zorgen dat de totale supply chain kost minimaal blijft voor de verlader. De gateway kan dit realiseren door achterlandlocaties aan haar te binden door transportcorridors met frequente, liefst klokvasten en zoveel mogelijk multimodale verbindingen voor dikke stromen te faciliteren tussen de Extended Gateway locatie en de gateway. Dikke stromen in evenwicht in twee richtingen zijn de beste garantie voor een lage totale supply chain kost, een hoge duurzaamheid, een betrouwbare

doorlooptijd en hoog service level. Verladende bedrijven in het achterland moeten de indruk krijgen dat zij van alle voordelen en services (vb. douanefaciliteiten) kunnen genieten zonder daarom binnen het haven- of luchthavengebied te liggen. Zo kunnen gateways goederenstromen op een duurzame manier aan zich binden ook al liggen de eigenaars van de goederenstromen op een respectabele afstand van de gateway (bv. Dourges in Noord-Frankrijk, Limburg, Duisburg...)"

Tegelijkertijd is de densiteit aan goederenstromen nergens ter wereld zo hoog als in Vlaanderen. Dit houdt uiteraard bedreigingen, maar ook opportuniteiten in. "Als we er niet in slagen om deze stromen goed te kanaliseren, wordt onze regio onleefbaar. Het groeiend fileprobleem is daar een uiting van. Anderzijds biedt dit wel opportuniteiten om van deze regio de "Control Tower" van Europa te maken, door de goederenstromen over bedrijven heen te consolideren en te bundelen tot dikke duurzame stromen die maatschappelijk ook veel minder hinder veroorzaken", aldus Van Breedam. De veelheid aan

Alex Van Breedam

'Professional of the Year 2014'

goederenstromen biedt veel consolidatie- en bundelingsmogelijkheden. Het concept van de Extended Gateways is er net op gericht om zo ver mogelijk dikke stromen te transporten.

Ontwikkelingen op vlak van stedelijke distributie

Naar 2050 toe zal de wereldbevolking groeien naar 9 miljard en de verstedelijking naar meer dan 70%. Daarnaast wijst alles op een agressieve groei van e-commerce. "Next day deliveries" zullen steeds meer evolueren naar "next hour deliveries", omdat ook steeds meer versproducten via internet zullen besteld worden. "Als we alles op zijn beloop laten, zullen de steden overspoeld worden door zeer veel, maar zeer kleine leveringen. Voor de shopping-beleving gaan we naar de stad met haar aangename winkels, aankopen doen we via het internet. Al deze evoluties maken dat ook de stedelijke distributie in de volgende jaren ingrijpend zal moeten veranderen." Volgens Van Breedam moet de last mile ontkoppeld worden in een stedelijk distributiecentrum aan de rand van de stad wil men steden leefbaar houden. "Vervoerders moeten aangemoedigd worden om hun leveringen af te zetten aan het stadsdistributiecentrum en daarvoor een prijs te betalen die voor hen goedkoper is dan het zelf te moeten doen. Hoe meer vervoerders bereid zijn om hierin te stappen,

hoe groter de consolidatiewinsten en hoe gunstiger de prijs voor een vervoerder om gebruik te maken van het stadsdistributiecentrum. De neutrale orkestrator garandeert dat de consolidatiewinsten op een juiste manier herverdeeld worden tussen deelnemende partners, waaronder de vervoerders. Een juist flankerend beleid van het stadsbestuur is dikwijls bepalend voor het succes van een stadsdistributiecentrum. In het kader van het LaMiLo-project in het TIR centrum in Brussel worden deze concepten intensief uitgetest."

Kansen en opportuniteiten voor het wegvervoer

"Onze centrale ligging ten opzichte van de grote consumptie- en productiecentra in Europa, onze havens en luchthavens en onze infrastructuur blijven belangrijke troeven voor Vlaanderen", aldus Van Breedam. "De aanwezigheid van de ongeveer 800 Eu-

ropese distributiecentra getuigt van onze rol die we hebben in het "klaarmaken" van producten voor distributie in Europa. Het klaarmaken of customiseren van producten omvat activiteiten, zoals de assemblage, het kleuren, het toevoegen van opties, waarbij naast kennis van logistiek ook ervaring met industriële processen vereist is. Dit zijn twee takken van transport waarvoor wij in Vlaanderen een excellente track record hebben. Het zijn net deze toegevoegde waarde activiteiten waarop de logistieke dienstverleners zich zullen moeten toelagen in combinatie met hun transport- en opslagservices om aldus een full service door-to-door te kunnen aanbieden."

ALS WE ALLES OP
ZIJN BELOOP LATEN,
ZULLEN DE STEDEN
OVERSPOELD
WORDEN DOOR ZEER
VEEL, MAAR KLEINE
LEVERINGEN