



Geen gedrang meer bij de slots

Online diensten maken de aanschaf van vaak dure softwarepakketten overbodig, ook in de logistiek. In het verlengde van het succes van internet-vrachtbeurzen zetten diverse dienstverleners nu online services op voor logistieke transacties. Transwide bijvoorbeeld biedt vervoerders de mogelijkheid om rechtstreeks slots te boeken bij warehouses, terwijl de verlader vervoersopdrachten kan verstrekken. En er kan nog veel meer.

Door Feico Houweling

Evenals Teleroute is Transwide een product van Wolters Kluwer. De gebruiker kan zich software en het onderhoud daarvan besparen, want het systeem werkt helemaal via internet. Voor het boeken van een slot in een warehouse bijvoorbeeld, hoeft de vervoerder alleen op de juiste pagina een dag en tijdstip aan te klikken. Voor het inhuren van transport hoeft de verlader maar een paar keer te klikken en het tijdstip en de aard van de vracht in te voeren. Tracking en tracing kan ook, evenals het afhandelen van documentatie.

‘Het grote voordeel van Transwide is dat onze magazijnactiviteiten veel soepeler verlopen’, zegt Jos Marinus, worldwide logistics network leader bij de drankendivisie van het Franse Danone. Net als zijn collega Robert Biddle, projectmanager operations bij Sara Lee UK, is hij zeer positief over het online systeem. Danone France maakt sinds een jaar of drie gebruik van twSlot, waarmee vrachtvervoerders slots kunnen reserveren. In het Verenigd Koninkrijk maakt Danone Beverages UK voor het warehouse in Coventry gebruik van twCalloff, waarmee verladers hun vervoerder kunnen oproepen. Jos Marinus: ‘De opzet voor Frankrijk is anders dan voor de UK, maar uiteindelijk is het basisidee het-

zelfde. Frankrijk is eigenlijk de producent en exporteur en de UK is de importeur. De bedoeling was zowel bij de vertrekzijde als bij de aankomstzijde een slotverdeling te organiseren.’

Bij de twee grote fabrieken van Danone Beverages in Frankrijk komen dagelijks enkele honderden vrachtwagens laden. ‘Vroeger had je soms ochtenden zonder vrachtwagens en dan ’s middags stonden er ineens honderd op het terrein’, vertelt Marinus. Bij de vestiging in het Verenigd Koninkrijk (VK) was de situatie hetzelfde, maar daar bestaan bovendien twee inbound flows, spoor en vrachtwagen. Marinus: ‘Als er op het moment dat er een trein komt ook nog eens twintig of veertig vrachtwagens staan om te lossen, wat neem je dan eerst? Kijk je bijvoorbeeld naar de producten die je het eerste nodig hebt?’

Nu zijn zowel in Frankrijk als het VK de aankomst en afhandeling van vrachtwagens volledig geregeld en inzichtelijk gemaakt. De vervoerder die dranken afhaalt in Evian, is verzekerd van een slot op de tijd die hij heeft geboekt en kan er bovendien zeker van zijn dat hij in het VK op de door hem aangegeven tijd wordt afgehandeld. Dat was vroeger wel anders. Marinus: ‘De transporteur maakte toen telefonisch een afspraak met de fabriek in



Foto: Guus Pauka

Evian en kwam bijvoorbeeld dinsdagmorgen om zes uur 's morgens laden. Daarna belde hij met de UK en daar zeiden ze, in een heel extreem voorbeeld, je kunt pas donderdagavond komen lossen. Dat kan natuurlijk niet. Dat heeft de transporteur nu zelf in handen.'

Te krap terrein

Sara Lee besloot zo'n twee jaar geleden een contract aan te gaan met Transwide voor het plannen van de binnenkomende vrachten in de Europese fabrieken. De vestigingen werd gevraagd de verschillende modules te bekijken en te besluiten welke het beste zouden passen. Die vraag kreeg ook de vestiging in Slough, even ten westen van de luchthaven Heathrow, voorged.

Robert Biddle: 'Hier in Slough hebben we een fabriek waar we douchegels en andere toiletproducten maken. We vullen vele miljoenen flessen per jaar, die over twintig landen wereldwijd worden gedistribueerd. Dat betekent dat we veel materialen aangeleverd krijgen, zoals flessen, doppen en de grondstoffen voor de producten zelf. Deze producten komen niet alleen uit het Verenigd Koninkrijk, maar ook uit Europa. We hadden in het verleden een heel groot probleem met congestie rondom ons warehouse. Het is een heel klein terrein. We krijgen hier acht tot tien volle vrachtwagens per dag plus nog eens vijftien kleinere leveringen. Soms stonden de vrachtwagens in een lange rij buiten de fabriek.'

Een maand of vijftien geleden begon Sara Lee in Slough met het gebruik van twSlot. Biddle: 'Aanvankelijk waren sommige vervoerders niet erg enthousiast, maar dat is geleidelijk aan verbe-

terd en nu wordt meer dan 93 procent van onze binnenkomende leveringen ingeboekt via Transwide. Elke leverancier zegt dat het een voordeel is en dat is het ook voor ons, omdat wij nu makkelijker kunnen zien wanneer in de komende twee of drie dagen we welke leveringen kunnen verwachten. Alle leveranciers kunnen tot twintig dagen vooruit inboeken, wat vooral nuttig is voor regelmatig leveringen zoals die van flessen.'

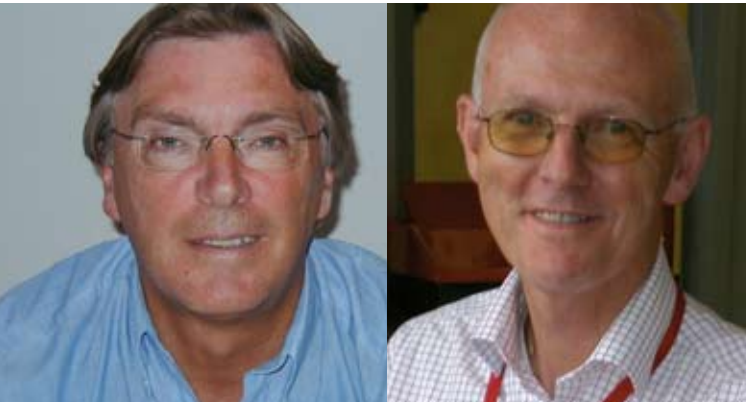
Ook Danone Beverages wist de vervoerders vrij snel te overtuigen van het nut van het systeem. Marinus: 'Transporteurs die >

TERUGVERDIENTIJD

De diensten van Transwide kunnen geld besparen omdat ze goederenstroom efficiënter maken. Bovendien hoeft geen apart softwarepakket te worden aangeschaft. International marketingmanager Harold Bossé kan geen precieze prijzen aangeven, want deze worden bepaald per transactie. Bossé: 'Wanneer een bedrijf overstapt van handmatige verwerking naar Transwide, is de terugverdientijd ongeveer twaalf tot achttien weken. Dan begin je een positieve impact op de cashflow te zien.'

'De charme van Transwide is dat het simpel is en niet overdreven veel kost', zegt Jos Marinus van Danone Beverages. Naast de verbeterde efficiency bespaart zijn bedrijf ten minste een fte bij het warehouse bij Lille. Volgens een op internet gepubliceerde casestudie van Transwide is er bij Danone UK al ten minste 444.000 euro bespaard. Hoeveel kosten Sara Lee bespaart, valt volgens Robert Biddle niet precies te zeggen. Biddle 'Het gaat ons om het beheer van het warehouse. We besparen op het managen van het terrein, maar in het algemeen kunnen we alleen zeggen dat het beheer efficiënter is geworden.'

► 'De toegevoegde waarde van het systeem is dat je ook voor volgende week bijvoorbeeld al retourvracht kunt zoeken'



Jos Marinus, worldwide logistics network leader bij het Franse Danone.

Robert Biddle, projectmanager operations bij Sara Lee UK.

met ons willen werken, weten dat ze dat systeem moeten hebben. Er zijn voor de transporteur twee gigantische voordelen. Dat is in de eerste plaats de klokvastheid, de zekerheid van direct geholpen te worden wanneer je komt. Maar twee is ook de inzichtelijkheid op langere termijn, want wij stoppen daar de orders al in wanneer wij weten dat ze geshipt moet worden. De toegevoegde waarde van het systeem is dus dat je niet alleen kunt zien wat er morgen vervoerd moet worden, maar ook volgende week. Hij kan dan bijvoorbeeld al retourvracht zoeken.' Biddle meent dat daar een grote toegevoegde waarde zit voor de logistiek dienstverleners. 'twCalloff geeft de vrachtovervoerders de mogelijkheid te monitoren waar de voertuigen zich precies bevinden', zegt hij. 'Ze kunnen de verschillende fasen in de gaten houden: wanneer de truck is aangekomen, begonnen is met laden en belangrijker nog, wanneer deze is vertrok-

ken. De vrachtovervoerder kan zo zien of er tijd over is om nog een andere klus uit te voeren.' Wie zijn slot mist, moet wachten. Marinus: 'Als de wagen er niet op tijd is, komt hij achteraan in de rij. Je kunt je als vervoerder dan al gauw niet permitteren dat een vrachtwagen niet op tijd is.' En ook bij Sara Lee werkt het op die manier. Biddle: 'Het zou niet eerlijk zijn tegenover andere vervoerders die wel op tijd aankomen, wanneer die zouden moeten wachten.' In beide gevallen is de stiptheid fors gestegen.

Koeriers

Problemen doen zich nauwelijks voor, ook niet op het gebied automatisering. Internet wil weleens traag zijn, maar haperingen in het systeem hebben geen van beide managers meege maakt. 'Ik heb nog nooit gehoord dat het systeem een dag of zelfs maar een uur is uitgevallen', zegt Marinus.

Biddle ziet als grootste probleem dat bestuurders van vorkheftrucks niet gewend zijn aan het gebruik van computers. 'Het is namelijk heel belangrijk dat de tijd die zij in de computer invoeren correct is, want die zal gebruikt worden voor commerciële discussies op een later tijdstip', zo stelt hij. Een ander, maar minder urgent knelpunt is het feit dat ongeveer 10 procent van de binnenkomende leveringen bij Sara Lee door koeriers worden gebracht. Mogelijk krijgen ook zij in de toekomst de mogelijkheid om slots te gaan boeken.

De Sara Lee-fabriek in Slough werkt nog niet met twCalloff, maar gaat dat in de toekomst mogelijk wel doen. Biddle ziet wel iets in het systeem, dat het mogelijk maakt om de vervoerders precies op tijd vrachten te laten afhalen en te laten afleveren bij de klant. Danone overweegt uitbreiding met tracking en tracing en de onlangs door Transwide geïntroduceerde mogelijkheden voor scheepvaart en treinvervoer. <

SAAS VERSUS ASP

Teleroute en Transwide zijn Software as a Service (SaaS)-applicaties bedrijven gebruiken de software via internet (Google-model, geen installatie nodig op de pc, je werkt online). Zo hoeft de klant de programmatuur niet zelf aan te schaffen en te beheren. Hoewel ze van dezelfde eigenaar zijn, zijn vrachtovervoerders Teleroute en transactiesite Transwide niet rechtstreeks met elkaar verbonden. Ze hebben gemeenschappelijk dat ze zich richten op het goederenvervoer en dat ze beschikbaar zijn via internet. Er zijn volgens Wolters Kluwer niet veel bedrijven die beide systemen gebruiken, behalve enkele grote 3PL- en 4PL-dienstverleners. Teleroute wordt dan gebruikt om volumes te stroomlijnen en de logistieke efficiency te maximaliseren en

Transwide voor de communicatie en transacties met partners.

Er zijn tientallen vrachtovervoerders op internet, maar lang niet allemaal even groot als Teleroute of de Duitse concurrent Timocom. Sommige van deze beurzen richten zich op een bepaalde nichemarkt, zoals de chemie. Andere houden zich bezig met een geografisch gebied, zoals het vervoer op het Verenigd Koninkrijk. Ook Transwide heeft concurrenten, maar ze bieden niet allemaal een volledige service via internet. In veel gevallen moet een softwarepakket worden aangeschaft. In de petrochemie biedt bijvoorbeeld Elemica vergelijkbare diensten aan. Klanten zijn bedrijven als BP en DuPont. Ook Transporeon biedt diensten op het gebied

van transacties aan. Klanten hier zijn bijvoorbeeld Rockwool, Nestlé en ArcelorMittal.

Transporeon is een ASP (Application Service Provider). Dit werkt via het zogenaamde client-server-model. Je installeert de client-software op je computer en de softwareleverancier runt de applicatie die communiceert met de client.

Transportmanagement op ASP-basis wordt aangeboden door een bedrijf als Infodis. Op het gebied van koeriersdiensten en kleinere vrachten zijn ShipItSmarter en Parcel International voorbeelden van ASP's die de mogelijkheid bieden om de tarieven van logistiek dienstverleners met elkaar te vergelijken, documentatie af te handelen en tracking & tracing.