

CARGO

magazine



ENGLISH VERSION



EDITIE ZOMER 2021



PMT Aviation
The Better Alternative



De techniek om altijd de juiste mensen te vinden

Continuïteit staat voorop in uw bedrijfsproces. Specialisten die uw personeelsbestand tijdelijk komen versterken moeten meteen kunnen meedraaien. Bij LabourLink heeft u altijd de zekerheid van een ervaren kracht. Bekend met de laatste regelgeving in uw branche. Doordat we verder kijken dan Nederland alléén, kunnen we ook voor úw vacature een perfecte oplossing waarborgen. En die perfectie vindt u ook terug in de samenwerking: persoonlijk en professioneel tegelijk. Zó beheerst LabourLink de techniek. Vooral die om alles tot in de perfectie te regelen.

LabourLink. Beyond the borders.


LABOUR LINK
Arbeidsbemiddelings- en adviesbureau



LABOURLINK SCHIPHOL CENTRUM

Pelikaanweg 43
1118 DT Schiphol, The Netherlands
Tel: +31 (0)20 653 33 13
Email: info@labourlink.nl

LABOURLINK HOUTEN

Korte Schaft 21a
3991 AT Houten
Tel: +31 (0)30 303 97 91
Email: info@labourlink.nl

WWW.LABOURLINK.NL

Innovatie en communicatie in luchtvracht; een goed huwelijk?



In de zomer van 2001 zette ik mijn eerste stappen in de luchtvrachtwereld. Als marketing communicatiemanager Vracht bij de luchthaven Schiphol mocht ik aansluiten bij het 'Efficient Cargo Communication' (ECC) project dat drie jaar eerder het levenslicht zag. "Kan jij een nieuwsbrief opzetten waarmee we de vrachtbedrijven kunnen informeren over het project" was de vraag die ik kreeg. Dat kon ik zeker. Maar ik moest me eerst verdiepen in het project en haar formele doelstellingen. En die waren ambitieus te noemen:

- Verminderen van wachttijden bij Douane en 1e linie loodsen
- Realiseren van een betrouwbaar, adequaat en up-to-date elektronische data-uitwisseling
- Tijdbesparende administratieve procedures
- Verbeteren loadfactor van trucks
- Efficiëntere inzet van personeel en materieel

In *Nieuwsblad Transport* werd het project aan het eind van de vorige eeuw samengevat als 'een initiatief dat een elektronische snelweg moet aanleggen tussen de verschillende marktpartijen op Schiphol'. Een van de ECC stuurgroepleden verwoordde het als volgt: 'doel is de slechte communicatie tussen de verschillende partijen in het luchtvrachtproces op Schiphol verbeteren en onderbouwen met IT-oplossingen'. Klinkt dit u bekend in de oren?



De nieuwsbrief kwam er, vijf edities maar liefst. De stuurgroep vergaderingen waren lang maar ook gezellig. En die doelstellingen? We zijn inmiddels 20 jaar verder en ja, er zijn stappen gezet. In deze editie van *Cargo Magazine* komen onderwerpen aan bod als Trucking CDM, Milkrun, ULD optimalisatie en IATA ONE Record. Wat is de grootste gemene deler van deze projecten en onderwerpen? Bingo: elektronische data-uitwisseling. De ECC stuurgroepleden van toen kunnen met terugwerkende kracht trots zijn op de stappen die door en voor de vrachtindustrie in de afgelopen twee decennia zijn gezet. De samenwerking tussen ketenpartijen is veelbelovend. Er is steeds meer vertrouwen om data met elkaar te delen.

Zijn we er dan al? Net als bij een goed huwelijk is het een kwestie van investeren. Dus doorgaan op de ingeslagen weg met nog meer draagvlak in de industrie en dan gaat het lukken.

Terugkomend op mijn vraag in de titel: luchtvracht heeft beslist een goed huwelijk met innovatie en communicatie. Wij hopen dat u *Cargo Magazine* een waardevolle bijdrage vindt aan dat huwelijk.

Esther Kort-Boreas
Redactie *Cargo Magazine* en eigenaar *Short4Sure Communication Support*

*Stuurgroepleden: Claudia Gerlach, Arno Hoitink, Wim Kranenburg, Maarten van Rossum, Jeroen Giling, Sjaak Hofstra, Gert-Jan Hermelink





- 3** Voorwoord
- 6** PMT Aviation: The Better Alternative
- 10** CATALYST: Innovatieve concepten voor het verbeteren van efficiëntie
- 12** Innovaties in de luchtvracht
- 16** Time Critical Solutions Worldwide staat klaar voor uw urgente zendingen
- 18** ULD optimalisatie binnen de luchtvrachtketen
- 22** Vrachtrecord voor Maastricht Aachen Airport
- 24** Trucking CDM
- 28** Realiseren community doelstellingen door betere samenwerking in de luchtvrachtketen
- 31** Column: Paul had gelijk
- 32** ICS 2: Meer grip op post- en expresszendingen
- 34** BigMile: Bereid je voor op verplichte CO₂-rapportage en heffingen
- 36** Borg de commercial lifeline van de luchtvaart
- 38** Omega Logistics: Specialist in zorglogistiek
- 40** DJMiddelkoop: Bijna 90 jaar jong en frisser dan ooit





- 42** Werkgelegenheid Schiphol
- 44** Digitalisering daagt samenwerking in logistiek uit
- 46** Kales Airline Services
- 48** Cargo damage app
- 50** Snellere afhandeling exportvracht met Digitaal Vooraanmelden
- 52** Learning communities in de logistiek
- 56** Cargo Claims & Loss Prevention from an Airline Perspective
- 58** Cargolux
- 60** What will the world of air cargo look like in future?
- 62** Providing digital access to truck parking space around Amsterdam Airport Schiphol
- 64** Data: Everyone wins if everyone shares
- 65** New EU product safety regulations also relevant for logistics service providers
- 66** Interview with Abilash Kurien
- 68** Shaping the future of aircargo

PMT Aviation

The Better Alternative

In 2020 zijn de verschillende bedrijfsonderdelen van PMT gezamenlijk gepresenteerd als PMT Aviation. Cargo Magazine is benieuwd naar de reden van de naamswijziging en gaat op bezoek bij Tessa van Hulst en Dick Meijaard om hier meer over te weten te komen. Ook marktontwikkelingen en de omgang met klanten komen in het gesprek aan bod, evenals de visie op de toekomst van opleidingen.

Tekst **Esther Kort-Boreas**

Fotografie **Jean-Pierre Geusens,**

PMT Aviation

Tessa begint: “De naam PMT Cargo Security werd al jaren gevoerd. We merkten dat deze naam bij bestaande en potentiële klanten, soms tot verwarring leidde. Ons bedrijf doet immers veel meer dan alleen cargo security. We geven trainingen, we controleren vracht met X-Ray en met speurhonden, we hebben een DG afdeling en onze aviation security tak houdt zich onder meer bezig met vracht én passagiers. We verzorgen ook op locatie voor een aantal Fortune 500 bedrijven de screening van vracht. Dat doen we met onze eigen EDD teams, maar ook met de X-Ray apparatuur die de klant op locatie heeft staan. Alleen al met de X-Ray worden door PMT medewerkers ruim 80.000 pakketten per week gescreend. Daarnaast komen wij ook graag langs bij een verzamelloods op Schiphol of bij een individuele expediteur om de vracht te onderzoeken, maar dan vanzelfsprekend met de EDD teams.

Daar waar wij zoveel meer te bieden hebben, vonden wij in PMT Aviation een goede, overkoepelende naam die de lading beter dekt. Naast onze nieuwe naam hebben we ook onze nieuwe website gelanceerd waarmee we ons duidelijker profileren.”

Dick voegt toe: “31 jaar geleden zijn we begonnen op luchthaven Schiphol met het aanbieden van aviation gerichte opleidingen. De focus op het werkveld aviation is in al die jaren gebleven.”

Geschiedenis

PMT is al ruim 30 jaar een begrip in de luchtvrachtwereld. Dick licht de historie in een notendop toe: “We zijn begonnen met korte trainingen, gericht op de luchtvrachtafhandeling. Van het één kwam het ander: de aangeboden opleidingen controleur luchtvracht leidden ook tot een vraag naar het verzorgen van screening van luchtvracht. PMT Cargo Smartpoint was geboren. De aanwezigheid in de loods en op het platform leidde tot meer uiteenlopende beveiligingsvragen, zoals toegangscontrole en bewaken van vliegtuigen op airside. PMT Cargo Security was geboren. Door steeds goed naar de wensen van de



klant te luisteren, zijn we uitgegroeid tot een serieuze speler in de luchtvaartindustrie.”

MAA

Het bedrijf beschouwt het als een groot compliment dat luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) voor PMT Aviation heeft gekozen voor de beveiliging



van de gehele luchthaven. “Wij zijn Jos Roeven, de directeur van MAA, zeer dankbaar dat hij met een middelgrote partij als PMT in zee is gegaan en niet met een multinational, binnen de luchthavenbeveiliging de traditionele keus. Een goede prijsstelling, onze flexibiliteit en klantgerichtheid zijn onze sterke kant. Een snelle besluitvor-

ming en korte lijnen maken het plaatje compleet”, aldus Tessa.

Het minimaliseren van de passagiersvluchten heeft geleid tot een behoorlijke teruggang van inzet van beveiligers. De groei van het aantal vrachtluchten op MAA heeft wel extra werk opgeleverd. Beveiligingsactiviteiten zoals

mobiele surveillance, CCTV en de bezetting van de doorlaatposten lopen door de hoge vrachtvolumes op MAA gelukkig gewoon door.

Hoe de passagiersaantallen zich gaan ontwikkelen is nog onduidelijk. De verwachting is in ieder geval dat er deze zomer meer passagevluchten vanaf MAA mogelijk zijn naarmate het aantal Covid-19 vaccinaties toeneemt. PMT is nu al volop personeel aan het werven voor dat scenario.

“De overnameverplichting van het personeel van de vorige dienstverlener op MAA bracht extra kosten met zich mee. Tegelijkertijd werden de inkomsten minder door het verminderde aantal passagiers. Wij zijn toen met de luchthaven om de tafel gaan zitten om te kijken wat de mogelijkheden waren, zodat beide partijen er goed uitkwamen. Dat is gelukt”, aldus Tessa. Dick voegt hieraan toe: “Wij denken altijd mee met onze klant. We hebben niet star vastgehouden aan de contractuele uren, zo zitten we niet in de wedstrijd. De consequentie van onze opstelling is het uitblijven van een korte termijn winstoptimalisatie. Dat weegt daarentegen beslist op tegen de lange termijn relatie die wij met onze klant opbouwen. Die vinden wij namelijk veel belangrijker.”

De Limburgse luchthaven is minder omvangrijk dan bijvoorbeeld Schiphol. Op de vraag of een middelgroot bedrijf als PMT ook grotere klanten kan bedienen, antwoordt Tessa: “Ons motto luidt ‘to be the better alternative’. De diensten die wij aanbieden zijn niet uniek. Beveiliging en opleidingen worden door meerdere partijen aangeboden, maar wij willen juist het betere alternatief zijn binnen dat scala van aanbieders. Onze focus ligt op het bieden van een scherpe prijsstelling in combinatie met een hoge mate van flexibiliteit. Of dat nu voor een grote of een kleine klant is, is voor ons niet belangrijk.”

Personeel werven

De afgelopen jaren heeft het bedrijf een groei doorgemaakt van gemiddeld 20% per jaar. Het aantal medewerkers groeit, ondanks de huidige omstandigheden, gestaag mee. Een groeispur door de activiteiten op MAA, een





afzwakking door corona. Richting de zomer wordt weer een groei verwacht. "Naast de impact van corona is er in onze business altijd wel sprake van een sterke fluctuatie in de vraag. Onze recruitment afdeling is dan ook in staat snel te kunnen op- en afschalen in personeel, zodat wij onze klanten zo optimaal mogelijk kunnen bedienen," aldus Tessa.

Cargo Magazine is benieuwd naar de manier van werven.

Tessa: "Het hangt af van de omvang van de opdracht. Gaat het om meer dan 15.000 uren op jaarbasis, dan hebben wij volgens de CAO beveiliging een overnameverplichting van de vorige leverancier. In dat geval hebben we vaak direct voldoende personeel voor de desbetreffende opdracht. Bij kleinere opdrachten werven we zelf. We merken ook dat personeel dat ooit bij ons vertrok, toch weer terugkomt, juist vanwege onze persoonlijk aanpak. Dat vinden we uiteraard erg fijn.

We zien een groot verschil in de periode vóór en tijdens corona. In het verleden was het lastig goede mensen te vinden en was er door de grote vraag naar personeel ook wel wat verloop. Door corona is dat veranderd. Het is voor ons makkelijker geworden om aan goed gekwalificeerd personeel te komen. Ondanks de schade van de corona crisis hebben we gedwongen ontslagen gelukkig kunnen voorkomen."

Internationale activiteiten

PMT verzorgt al ruim 25 jaar opleidingen voor defensie, o.a. op Curaçao voor de marine. Ook in Duitsland is PMT actief, voor de NATO in Geilenkirchen waar de Awacs gestationeerd zijn. Tevens in Keulen waar enkele van de nieuwe A330's staan, als aanvulling op het in Eindhoven operationele deel van de NATO dat verantwoordelijk is voor het tanken in de lucht. Op een militaire basis in Hongarije staan drie C17's die door 6 NATO-landen gehuurd kunnen worden. Daar verzorgt PMT

ook training aan vliegend en cabinepersoneel.

Naast het geven van opleidingen verzorgt PMT in het buitenland de screening van vracht en bagage door Explosive Detection Dogs. Dat gebeurt al enkele jaren in Zweden en zeer binnenkort wordt de eerste Kroatische hondengeleider gecertificeerd die in Kroatië wordt ingezet via de samenwerkingspartner aldaar.

Van de Noorse overheid heeft PMT toestemming gekregen om te beginnen met de inzet van snuffelhonden. Echter, door corona konden de gecertificeerde teams helaas nog niet van start gaan.

Kansen door corona

"Ondanks de negatieve impact die corona heeft op onze samenleving, zijn er ook kansen. Op dit moment vinden experimenten plaats met covidhonden. We kennen al de drugshonden en honden die explosieven ruiken. Zo zijn er ook honden die covid kunnen ruiken.

Your reliable handling partner at Schiphol Airport





Onder andere Finland en België zijn daar al volop mee bezig” zegt Dick.

“Deze dienstverlening heeft twee lastige aspecten:

Allereerst kun je honden alleen maar trainen met positief geteste samples. Het moge duidelijk zijn dat het lastig is om daar over te beschikken en mee op pad te gaan. Daar moeten zeer strenge voorschriften voor worden ontwikkeld. Daarnaast worden covidhonden (nog) niet gecontroleerd en gecertificeerd door de overheid, wat bij EDD wel het geval is. Zonder die certificering kan iedereen met een hond aan de gate gaan staan om passagiers te controleren. Eigenlijk is het ontbreken van een certificering een grotere uitdaging dan het eerstgenoemde aspect.

Voor PMT zijn deze bezwaren aanleiding om zich niet op het pad van de covidhonden te begeven. Met 21 gecertificeerde EDD teams zijn we in de Nederland veruit de grootste en willen we ons verder in die richting internationaal gaan ontwikkelen.”

E-learning, online en persoonlijk onderwijs

Door corona ontstond er een flinke groei in e-learning (zelfstandige digitale lesprogramma's die individueel, zonder tussenkomst van docent kunnen worden gevolgd) en online trainingen (digitaal, virtueel klaslokaal). Er moest door PMT veel in onder andere techniek en inrichting van klaslokalen worden geïnvesteerd. Een training van

een dagdeel achter de computer is haalbaar voor een cursist, maar voor meerdaagse trainingen zijn online lessen minder geschikt. Klassikaal onderwijs blijft dan ook bestaan voor langere durende, interactieve opleidingen waar e-learning of online trainingen een minder passend alternatief zijn. Dit gebeurt momenteel in afgeslankte vorm: geen 18 maar maximaal 6 cursisten in een zaal. Financieel heeft dit echter een grote impact, omdat dezelfde cursus driemaal gegeven moet worden om dezelfde inkomsten te genereren, maar de kosten gaan met een factor drie omhoog. Waarschijnlijk ligt de toekomst meer in 'blended learning': cursisten krijgen eerst online les of via e-learning en daarna voor een korte periode klassikaal les.



PMT's kernwaarden

Tessa vertelt: “In 2020 hebben wij vijf kernwaarden geformuleerd die we in ons hele bedrijf doorvoeren en waar we op selecteren bij kandidaten”.

Kwaliteit

“Wij zorgen ervoor dat mensen goed voorbereid aan hun taak beginnen. Met onze klanten spreken wij performance indicatoren af die zij via hun eigen dashboard 24/7 kunnen monitoren.”

“Guestology”

“Dit concept heeft Walt Disney tot wetenschap verheven. Bij ons betekent het persoonlijke aandacht voor en optimaal faciliteren van onze klanten. Wij gaan heel ver voor onze klanten en houden altijd rekening met hun wensen.”

Pionieren

“Wij gaan geen uitdaging uit de weg en grijpen kansen die anderen laten liggen. Een voorbeeld: stalen vaten die niet door honden mogen worden gecontroleerd, moeten middels X-Ray apparatuur worden gescreend. De conventionele machines zijn hiervoor niet krachtig genoeg. We hebben in 2020 een zeer geavanceerde X-Ray aangeschaft met een 320 KV bron die deze vaten wel kan controleren.”

Eenheid

“Nauwe samenwerking binnen onze groep, met onze klanten en partners vinden wij zeer belangrijk. Beloftes komen wij na. Onze relaties zijn gebaseerd op wederzijds respect en vertrouwen.”

Plezier in werk!

“Achter deze kernwaarde staat een uitroepteken. We kunnen ons werk alleen maar doen als er een goede onderlinge sfeer is en iedereen plezier in zijn werk heeft. Wij doen er alles aan om ons personeel zich thuis te laten voelen bij PMT. Wij willen dan ook niet alleen het beste, maar ook het leukste bedrijf in onze branche zijn”, zegt Tessa tot besluit.

Meer informatie

www.pmt-aviation.com



Schipholtransporteurs werken in CATALYST aan innovatieve concepten voor het verbeteren van efficiëntie

Het Living Lab CATALYST – een publiek private samenwerking van meer dan 40 partners uit bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen geleid door TNO – is in 2019 opgericht om Connected Automated Transport innovaties te ontwikkelen en versnellen voor duurzamer, veiliger en efficiënter zwaar wegtransport.

Tekst en fotografie **Catalyst**

In het CATALYST Living Lab wordt naar deze Connected and Automated Transport (CAT) toepassingen gekeken die zowel maatschappelijke waarde als een economische business case creëren voor het zware wegtransport. Denk hierbij aan innovaties die mogelijk worden door verbeterde connectiviteit en automatisering, zoals Advanced Driver Assistance Systems (ADAS), truck platooning, Super EcoCombi (duo-trailers), in-

truck informatie (zoals intelligente verkeerslichten (iVRI's) en autonome voertuigen (zoals smart dollies) voor zowel afgesloten gebied als de openbare weg. In CATALYST werken we samen om waardevolle oplossingen te ontwikkelen, evalueren, monitoren en uit te rollen.

Verbeteren voorspelbaarheid en efficiëntie Schiphol case

In het Schiphol-cluster in CATALYST zijn transporteurs DJ. Middelkoop, Jan de Rijk en Transportbedrijf R.Nagel en logistiek dienstverlener DHL betrokken.

Het praktische vraagstuk waar deze partijen zich samen met de Universiteit Twente en TNO over buigen is het verbeteren van de voorspelbaarheid en efficiëntie bij aankomst en vertrek van een groot aantal vrachtwagens bij de grondafhandelaren. Een bekend probleem is hierbij de onvoorspelbaarheid van de aankomst en het vertrek van deze vrachtwagens. Zo melden transporteurs in de omgeving van Schiphol wachttijden die soms op kunnen lopen tot wel 5 uur. Dit leidt in veel gevallen tot congestie op de (openbare) weg op of nabij deze locaties, onbetrouwbaarheid van het afleveren of ophalen van goederen, gemiste tijdslots van goederen in volgende stappen in de logistieke keten (zoals in het productieproces of vervoer per vliegtuig), inefficiëntie en verhoogde emissies. Er is bij de betrokken partners een sterke behoefte om dit probleem op te lossen

om de logistieke efficiëntie en duurzaamheid te verbeteren.

Simuleren innovatieve concepten voor verbeterd inzicht

De eerste stap in het onderzoek in CATALYST is het ontwikkelen en simuleren van mogelijke scenario's. Door gebruik te maken van een simulatiemodel kunnen we experimenteren met verschillende opties en zo de impact op onder andere veiligheid, doorstroming, efficiëntie en duurzaamheid in kaart brengen.

Het scenario dat onze grootste interesse heeft in de Schiphol case is de combinatie van verhoogde connectiviteit, autonome voertuigen en een ontkoppelpunt. In dit geval wordt er door middel van verbeterde connectiviteit informatie uitgewisseld tussen transporteurs en afhandelaars om de prioriteit van afhandeling te bepalen. Op basis daarvan wordt besloten of een voertuig direct door kan rijden naar de afhandelaar óf dat deze zijn lading afkoppelt bij een zogenaamd ontkoppelpunt. Het last-mile transport tussen ontkoppelpunt en afhandelaar kan dan plaatsvinden met een autonoom (en elektrisch) voertuig. De effecten hiervan voor de reductie van congestie en wachttijden is wat we met simulaties in beeld brengen.

Deze analyses doen we binnenkort ook in samenwerking met Trucking CDM, het platform dat road feeders en afhandelaren met elkaar verbindt om efficiëntie te verbeteren. Op basis van de data die aanwezig is in het platform kunnen we de huidige situatie zo

'CATALYST ontwikkelt en versnelt Connected Automated Transport-innovaties voor veiliger, efficiënter en duurzamer zwaar wegtransport'

'Wanneer we inzicht hebben in welke combinatie van maatregelen omtrent connectiviteit en automatisering leiden tot de gewenste effecten kunnen we overgaan op de volgende stap: testen in de praktijk'

Living Lab CATALYST

Living Lab CATALYST richt zich op zowel toegepast als fundamenteel onderzoek. Het Living Lab is gestart op basis van een eerste financiering afkomstig van Topsector Logistiek, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, TKI-Dinalog, NWO, Regieorgaan SIA en TNO. Het Living Lab is opgericht om meerjarige kennis te ontwikkelen over de ontwikkeling en uitrol van veilige, duurzame en efficiënte CAT-innovaties. CATALYST is een publiek-private samenwerking (PPS) en wordt evenwichtig vertegenwoordigd door bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. De meer dan 40 CATALYST-partners investeren en onderzoeken gezamenlijk mee. TNO is oprichter en penvoerder namens het CATALYST Living Lab. Wilt u meer weten over het CATALYST Living Lab of wilt u partner worden, kijk dan op www.catalystlab.nl

realistisch mogelijk nabootsen in de simulatie. Dit is van belang om zo ook de mogelijke toekomstige scenario's op een eerlijke manier weer te kunnen geven.

Meerdere use cases over autonome voertuigconcepten in CATALYST. Naast de use case omtrent Schiphol onderzoekt CATALYST vergelijkbare vraagstukken in het havengebied van Port of Moerdijk en North Sea Ports (Vlissingen) en het bedrijventerrein van DPD Oirschot. Samen zijn deze toepassingen meer dan de som van de delen: door actief kennis met elkaar uit te wisselen leren de betrokken partijen van elkaar. De samenwerking met promovendi van de Universiteit Twente, Rotterdam School of Management en Technische Universiteit Eindhoven zorgt ervoor dat we niet alleen impact maken in de praktijk, maar ook bijdragen aan wetenschappelijk onderzoek.

Doorkijk naar de toekomst: testen in de praktijk

De simulatiescenario's zijn slechts het startpunt van de activiteiten die we ondernemen. Wanneer we inzicht hebben in welke combinatie van

maatregelen omtrent connectiviteit en automatisering leiden tot de gewenste effecten kunnen we overgaan op de volgende stap: testen in de praktijk. Dat is waar CATALYST naartoe werkt, naar concrete proeven die bijdragen aan het verbeteren van de efficiëntie en duurzaamheid van het wegtransport. Zo zal in het recent toegewezen Green Deal Airports project TULIPS dat wordt geleid door Schiphol o.a. een proef met zware elektrische vrachtwagens worden uitgevoerd en aangestuurd op basis van relevante real-time data van voertuigen en beschikbare docks en parkeerplaatsen (connectiviteit).

Meer informatie



Wilt u meer weten over het CATALYST Living Lab of wilt u partner worden, kijk dan op de website. Daar vindt u de laatste onderzoeksresultaten en kunt u inschrijven op onze nieuwsbrief.

Innovaties in de luchtvracht

In de wereld van logistieke innovatie zijn we druk bezig met onderwerpen als big data, blockchain en artificial intelligence. De ambitie is steeds om zowel geavanceerd onderzoek te doen als de nieuwe kennis beschikbaar te maken voor bedrijven. Nergens komt dit zo mooi bij elkaar als in de luchtvracht.

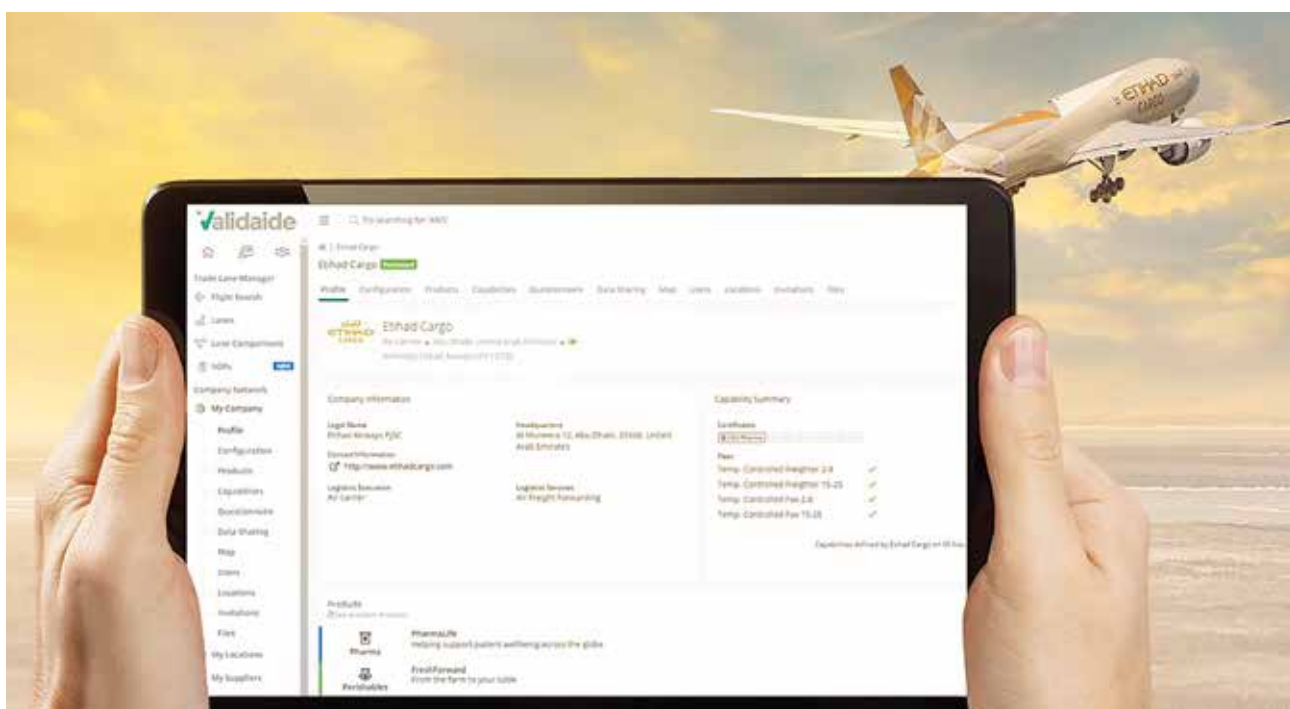
Tekst **Albert Veenstra**

Even een stapje terug. In een recent gesprek met een collega-hoogleraar kwamen we op het praktische gebruik van data. In een van hun projecten over de inzet van sensor data

bij het transport van gekoelde lading waren zij aangelopen tegen het probleem dat je heel veel real-time data krijgt uit die sensoren (“hoera, data”, roepen onderzoekers dan), maar dat de cruciale informatie om die data te interpreteren – namelijk hoe de lading erbij lag op moment van

aflevering – vaak niet of in een heel ander systeem opgeslagen wordt. Bij aankomst, als de lading ok is, wordt alle real-time sensor data meteen weggegooid. Alleen als de zending, op het moment van aflevering, niet meer ok is, wordt de sensor data opgeduid om, achteraf, te kijken waar het fout ging.

Moraal van dit verhaal is: we hebben tegenwoordig heel veel data, maar we gebruiken het nog niet effectief, laat staan dat real-time data ergens gebruikt worden om tussentijds bij





Albert Veenstra

te sturen en te voorkomen dat lading verpietert.

In een aantal projecten die we financieren in de wereld van de luchtvracht worden hier wel interessante stappen gezet. Ik bespreek hieronder kort de resultaten van de projecten DARA en LARA, die gaan over, onder andere, routekeuze en incidentenrapportages in de luchtvracht met focus op gekoelde zendingen zoals medicijnen en vaccins.

In DARA en LARA wordt samengewerkt

door het CWI, de VU Amsterdam, TU Eindhoven, DSV Panalpina, KLM Cargo, en data analytics dienstverlener in de luchtvracht, Validaide.

DARA

Het project DARA concentreerde zich op het probleem dat luchtvrachtexpediteurs vaak uit meerdere opties kunnen kiezen om zendingen te versturen met het vliegtuig, en dat zij moeilijk kunnen afwegen hoe je nu om moet gaan met de balans tussen

kosten, overstaptijden, transport duur, verpakkingen, en risico's van schade en temperatuurafwijkingen. In DARA is hiervoor een tool ontwikkeld, onder andere op basis van onderzoek naar historische data uit sensoren. Uit deze data was te destilleren hoe de verschillende risico's zich ontwikkelen over de tijd, en hoe dat een rol kan spelen bij de keuze voor een bepaalde routing van de lading. Met deze tool en data analyse kunnen expediteurs ook veel makkelijker voldoen aan de Europese regels voor het transport van medicijnen (EU GDP), waarin de beoordeling van transport risico's een centrale rol speelt.

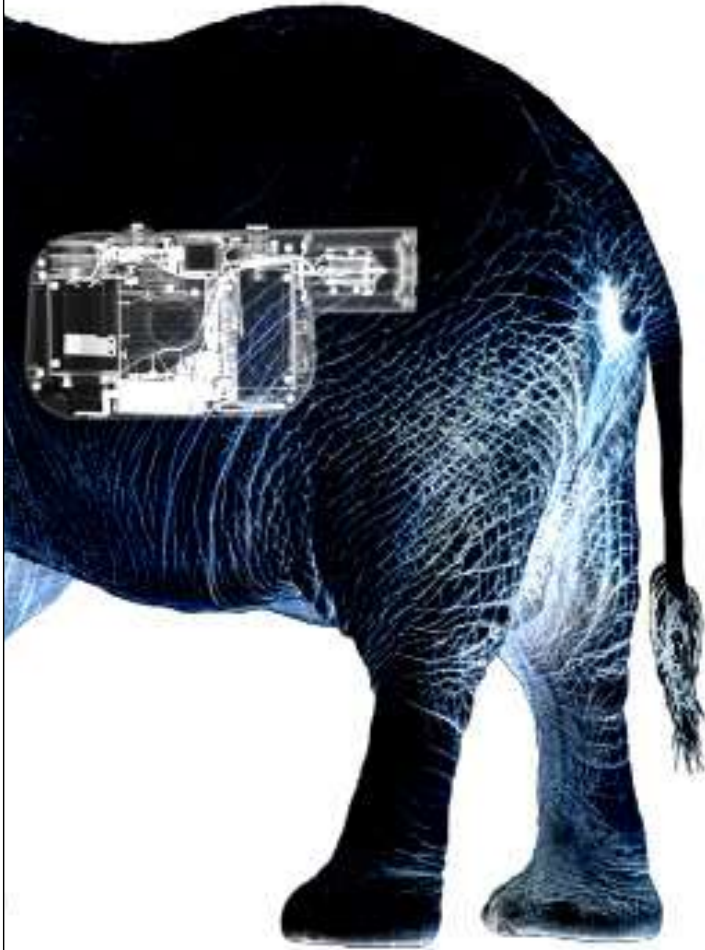
Op de achtergrond zijn voor deze tool vrij geavanceerde machine learning modellen gemaakt waarmee risico's voor een verzameling routes in kaart kunnen worden gebracht, en geranked. Hierbij wordt rekening gehouden met de onzekerheid in de beoordeling van experts van bepaalde risico's. In een wetenschappelijke studie is aangetoond hoe deze methodiek kan werken voor het vervoeren van farmaceutische producten met luchtvracht. Inmiddels is dit model omgewerkt tot een commercieel product, dat door verschillende expediteurs wereldwijd wordt toegepast, bijvoorbeeld ter ondersteuning van transportkeuzes voor de distributie van COVID-19 vaccins.

LARA

In het proefschriftonderzoek van Bernard Zweers, dat onderdeel was van het LARA-project, is voortgebouwd op het analyseren van routes in complexe netwerken voor speciale lading. Hij houdt daarbij rekening met typische luchtvrachtproblemen als de kans op overboeking van vliegtuigen waardoor lading niet mee kan en moet wachten op de volgende vlucht. Naast een nieuw model voor het afwegen van betrouwbaarheid van aankomst en kosten heeft Zweers ook gewerkt aan oplossingsmethoden waarmee dit model heel snel doorgerekend kan worden. Routekeuze klinkt niet als iets ingewikkelds, maar als je het wilt modelleren neemt de complexiteit heel snel toe. Het optimaliseren van de routekeuze in een beetje realistische netwerken duurt al gauw uren. In de

Eelco de Jong, Managing Director van Validaide: "De samenwerking met TU Eindhoven en VU Amsterdam is voor Validaide zeer waardevol bij de ontwikkeling van het Validaide platform. Onze applicatie wordt inmiddels gebruikt door grote internationale expediteurs als digitale oplossing voor het evalueren van transport risico's voor farmaceutische zendingen. Hierdoor kunnen deze bedrijven efficiënter werken, betere afwegingen maken en eenvoudiger voldoen aan Europese regelgeving (EU GDP). Essentieel daarbij is de gestandaardiseerde manier waarop logistieke dienstverleners hun capaciteiten op Validaide beschrijven en met elkaar delen. De komende tijd zullen we hierop voortbouwen in het LARA project, bijvoorbeeld met verder onderzoek naar de optimalisatie van verpakkingskeuzes voor gekoelde farmaceutische zendingen."





STAAT UW LADING VAST?

Wij zijn gespecialiseerd in het douanerecht, en aanverwante rechtsgebieden, en hebben ervaring met stopzettingen op basis van de meest uiteenlopende redenen. Wij verlenen rechtsbijstand in douanezaken en komen daarbij op voor uw belang!

Advocaat mr. Andringa

Weena 222-224, 3012 NJ Rotterdam

Tel: 010-3070177

info@douane-advocaat.com

www.douane-advocaat.com

BigMile is the standard in CO2 footprint calculation and optimization



Are you ready for future laws and regulations when it comes to effectively reducing your CO2 emissions? With BigMile, you will be!

Calculating and reporting the CO2 reduction is starting to increasingly play a prominent role in logistics. Due to the approaching climate goals and laws and regulations that will be linked to achieve those goals. BigMile gives you the right tools to calculate, analyze and improve your CO2 footprint. For a sustainable, future-proof organisation.

Contact us at info@bigmile.eu for a demo or go to www.bigmile.eu for more information

BIG MILE



praktijk is dat natuurlijk niet wenselijk. Met de rekenmethodieken van Zweers kunnen redelijk grote route-keuze problemen opgelost worden in enkele seconden.

Een belangrijk missend ingrediënt voor het beter benutten van data is het hebben van een compleet gedeeld beeld van wat er in een bepaalde sector gebeurt. Hoe beschrijf je bijvoorbeeld een 'zending', een 'vlucht', een 'incident', of de capaciteiten van een grondafhandelaar. Hiervoor moet je een integrale, zogenaamde ontologie ontwikkelen voor de luchtvrachtlogistiek. In zo'n ontologie wordt de link gelegd tussen operationele processen en een abstracte beschrijving daarvan met behulp van variabelen en parameters. Die laatste kunnen dan vervolgens worden 'gevuld' met data uit bijvoorbeeld sensoren, IT systemen, en menselijke observaties en rapportages. Als dat gebeurt, kunnen computers en algoritmes helpen om complexe planningsvraagstukken op te lossen, keuzeproblemen te ondersteunen, compliance checks te doen, en voorspellingen te maken. In het project LARA is door een aantal mensen gewerkt aan zo'n ontologie. Een deel van deze ontologie is ook verwerkt in de tool van Validaide, met name om de capaciteiten voor het transport en opslag van speciale zendingen te beschrijven. Inmiddels gebruiken al

meer dan 500 logistieke bedrijven deze tool om hun capaciteiten te definiëren, waaronder grote afhandelaren als Swissport en WFS. Deze informatie vormt daarmee een belangrijke bron voor de eerder genoemde route afwegingen die expediteurs moeten maken.

Een ander interessant onderdeel van het project LARA is de analyse van ladingincidenten. In de luchtvracht heeft alle lading wel iets bijzonders. Problemen met lading worden vastgelegd in zogenaamde incident reports. Het probleem met deze rapporten is dat ze een verslaglegging zijn waarin heel veel vrijheid is voor het benoemen van problemen, en de redenen daarvoor. Taal en de terminologie zijn vaak ook niet eenvormig. Door gebrek aan standaardisatie en formele codering van de inhoud is er nauwelijks goed onderzoek te doen naar incidenten op enige schaal. In het project LARA is daarom een traject opgestart om door middel van, weer, machine learning-methoden, de rapporten automatisch te lezen en de inhoud te standaardiseren. De gebruikte techniek heet natural language processing, of NLP. Dit leidt tot een heldere classificatie van incidenten, en tot het benoemen van standaardfactoren die een verklaring zouden kunnen zijn voor het incident. Op deze gestructureerde data kan dan kwantitatief onderzoek worden gedaan dat leidt tot het aanwijzen van

mogelijke en waarschijnlijke oorzaken. Dat kan simpelweg een route zijn, of een luchthaven waar 'het vaak fout gaat', of een meer complexe combinatie van omstandigheden. Het doel van dit soort modellenwerk is natuurlijk niet alleen verklaren achteraf, maar het voorspellen op voorhand wat de risico's op bepaalde incidenten zijn. Zo'n soort maatstaf kan dan weer toegevoegd worden aan een routekeuze-tool zoals die in DARA al was ontwikkeld.

De komende tijd zal door TU Eindhoven en VU Amsterdam voor het LARA project nog verder onderzoek worden gedaan naar de analyse van historische weergegevens. Dit onderzoek richt zich vooral op de optimalisatie van verpakingskeuzes voor gekoelde farmaceutische zendingen. Er is een groot scala aan mogelijke verpakkingen voor deze producten, die sterk uiteenlopen in kosten, gewicht en thermische eigenschappen. Door de koppeling van eerdere onderzoeksresultaten met gedetailleerde weergegevens van de afgelopen 30 jaar hopen de onderzoekers betere afwegingen te kunnen maken tussen bijvoorbeeld transportkosten, CO₂-uitstoot en de risico's op temperatuurafwijkingen.

Ik begon dit artikel met de observatie dat we soms wel veel data hebben maar er niet veel mee (kunnen) doen. In de projecten DARA en LARA hebben de projectpartners laten zien dat je daar niet door hoeft te laten ontmoedigen. In de projecten zijn belangrijke stappen gezet om betere data te krijgen (van bijvoorbeeld incident report), beter te kunnen begrijpen wat die data betekent (met behulp van een ontologie) en complexe vraagstukken zoals route-keuze op een snelle manier te kunnen doorrekenen. Veel van deze ingewikkelde oplossingen landen in een praktische tool die beschikbaar is voor de luchtvrachtwereld via innovatoren zoals het bedrijf Validaide.

Albert Veenstra is hoogleraar Handel en Logistiek aan de Rotterdam School of Management, Erasmus Universiteit Rotterdam, en wetenschappelijk directeur van TKI Dinalog.

Time Critical Solutions Worldwide staat klaar voor uw urgente zendingen



Time Critical Solutions Worldwide (TCS) is in februari gestart met haar dienstverlening. Dit neutrale en onafhankelijke Nederlandse bedrijf, opgericht door Sander van Woestik en gevestigd op luchthaven Schiphol, biedt premium time-critical services aan expediteurs wereldwijd aan.



Sander van Woestik

Tekst **Esther Kort-Boreas**
Fotografie **TCS, Zack van der Merwe**

De diensten die TCS aanbiedt zijn onboard couriers (OBC's), air cargo charters en tailor-made wegtransport in Europa. "Transport van tijd-kritische zendingen via onze OBC service garandeert een veilige, naadloze en snelle bezorging", zegt Sander. "Wij beschikken over een wereldwijd netwerk van OBC's die allen klaar voor vertrek zijn. Ze zijn deskundig, gescreend en hebben de juiste reisdocumenten. Mocht onze OBC service niet voldoen aan de vereiste deadline voor aflevering, dan bieden wij een air cargo charter oplossing aan. We kunnen een privéjet boeken voor onze OBC als passagier of we boeken de zending als vracht op deze jet. Het is ook mogelijk om de jet in te zetten

voor vervoer van een engineer, samen met de zending. Onze partner in Nederland is Silver Flight, die private jet charters uitvoert met haar Pilatus PC-12."

Kelly Otte, CEO van Silver Flight: "Uniek aan de PC-12 is de mogelijkheid om op asfalt, gras en zelfs in de sneeuw te landen. Hierdoor liggen meer dan 2.500 luchthavens in Europa binnen ons bereik. Onze core business is een privéjet service voor passagiers maar met een vrachtdoer van 134x132cm, kunnen we ook vracht vervoeren tot een maximum van 1.000 kilogram. Silver Flight is dan ook beschikbaar en klaar voor vertrek voor tijd-kritische zendingen van klanten van TCS."

Sander: "Door een groeiende vraag naar tijd-kritisch wegtransport, kan



TCS tevens deze door-to-door dedicated service in Europa aanbieden. Deze premium service is mogelijk voor grotere, tijd-kritische zendingen die vanwege afmeting, gewicht, commodity of vliegschema beperking niet aan boord van een vliegtuig vervoerd kunnen worden. We behandelen een dergelijke opdracht als een OBC wat inhoudt dat wij onze klant continu informeren over de milestones van zijn zending.”

Tailormade logistics

Economieën en industrieën zijn sterk afhankelijk van een naadloze operatie in supply chains en productielijnen. Een verstoring hierin is altijd onverwacht en vraagt om tailormade logistics. TCS biedt forwarders met klanten in industrieën als automotive, aerospace, pharma en fashion een oplossing aan voor hun tijd-

kritische zendingen. Sander: “Ik wil graag benadrukken dat de expediteur onze klant is. We werken niet rechtstreeks voor verladers. Forwarders hebben een groot klantenbestand in de eerdergenoemde industrieën. TCS begrijpt niet alleen de behoeften en eisen van freight forwarders en hun klanten heel goed; we hebben ook diepgaande kennis van de manier waarop luchtvaartmaatschappijen en lokale Douane autoriteiten werken.”

Customer support

“Onze TCS Desk is 24/7/365 bereikbaar om de beste service te leveren. Door goed te luisteren naar onze klant en hem als onderdeel van ons team te beschouwen, zijn wij in staat om zijn tijd-kritische zending op de juiste manier te behandelen. Wanneer onze klant ons voorziet van correcte zending gegevens kunnen

wij de meest geschikte oplossing aanbieden. Wij streven naar een open dialoog met onze klant die wij altijd up-to-date houden met informatie. Eerlijkheid is ten slotte de basis voor wederzijds respect”, zegt Sander afsluitend.

Meer informatie

www.tcs-worldwide.com
24/7 TCS Desk:
E: tcs@tcs-worldwide.com
T: +31 20 247 9999

www.silverflight.nl
T: +31 23 58 36 096

ULD optimalisatie binnen de luchtvrachtketen

Van idee en onderzoek naar concreet product

Anand Bihari was tot eind 2020 werkzaam bij AirBridgeCargo Airlines als Regional ULD coördinator. Hij was verantwoordelijk voor o.a. de flow van ULD's binnen Europa en moest ervoor zorgen dat het juiste ULD type, op het juiste moment op de juiste plek in de juiste aantallen beschikbaar was, zowel voor scheduled flights als voor de vele adhoc chartervluchten. Onderdeel hiervan was het retourneren van lege ULD's door de klanten.

Tekst **Esther Kort-Boreas**

Anand: "Ongeveer 15-20% van onze ULD vloot ligt bij de forwarders. De algemene regel is dat een ULD binnen 5 dagen terug moet zijn bij de airline, maar dat wordt in veel gevallen niet gerealiseerd. Veel ULD's blijven vanwege diverse redenen langer bij forwarders liggen en komen traag terug bij de airline wat ten koste gaat van efficiënt ULD gebruik en kan ook operationele en financiële gevolgen hebben. De hamvraag is: hoe krijgen we de ULD's weer zo snel mogelijk terug?"

Hoe gaat het retourneren van lege ULD's in zijn werk?

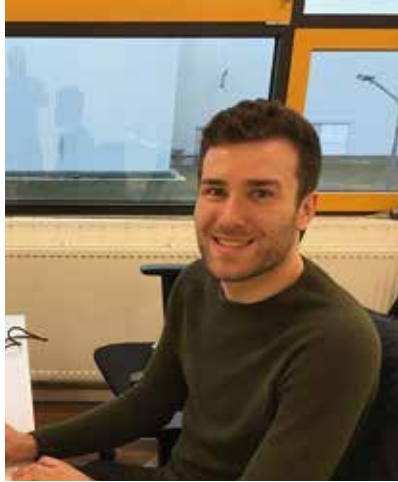
Een ULD ligt bij een agent. Het nummer dat op de ULD staat, wordt door de agent opgeschreven op papier. Vervolgens worden de lege ULD en het papieren document bij de afhandelaar afgeleverd. De afdeling ULD control van de afhandelaar controleert of het nummer op het papier overeenkomt met het nummer op de ULD. Als dat zo is wordt het ULD nummer weer in het eigen systeem van de afhandelaar overgetypt om de airline te berichten dat betreffende ULD retour is. Een proces dat decenia geleden bedacht is en qua uitvoering vaak nog op dezelfde manier

wordt uitgevoerd. Conclusie is dat dezelfde data diverse keren door verschillende partijen wordt ingevoerd omdat de verschillende data flows tussen de partijen in de keten langs elkaar heen gaan en niet beschikbaar zijn voor alle partijen. Behalve dat dit foutgevoelig is (typfouten met ULD nummers komen vaak voor) is, kost dit ook onnodig mankracht.

Wat ook veelvuldig voorkomt in de praktijk is dat bijvoorbeeld volgens het ULD systeem van de airline/afhandelaar 10 platen moeten liggen bij forwarder X. De forwarder gaat kijken in de loods en meldt aan de airline dat er maar 6 platen aanwezig zijn. Vraag is waar de andere 4 platen gebleven zijn. Het uitzoeken en lokaliseren van deze 4 platen is tijdrovend voor zowel de airline als forwarder. Een forwarder gebruikt vaak andere systemen die het zoeken op ULD level niet mogelijk maakt. Daarom moet veelvuldige berichtgeving uit verschillende systemen van zowel airline als



Anand Bihari



Dennis Borst



Lars Koopman

forwarder gebruikt worden om de vermiste platen alsnog te lokaliseren. Wederom een voorbeeld waarbij data uitwisseling tussen de verschillende ketenpartijen erg nuttig is. Tegenwoordig zijn er initiatieven van IATA en andere partijen om ook ULD processen qua uitvoering te moderniseren. Veel van deze initiatieven verkeren nog in proeffase en zullen niet op korte termijn in de praktijk beschikbaar zijn.”

De problematiek die Anand ervoer en mogelijke oplossing die hij voor ogen had, kaartte hij aan bij CargoHub. Samen gingen ze brainstormen over het optimaliseren en vooral digitaliseren van het proces. Waarom ook geen app ontwikkelen om de uitvoering verder te vergemakkelijken voor alle partijen? Verder onderzoek was nodig.

Onderzoek

Dennis Borst deed vanuit zijn logistieke opleiding aan de Hogeschool Inholland zijn afstudeeronderzoek bij afhandelaar dnata. Inmiddels is hij in dienst getreden bij CargoHub en neemt hij het proces bij verschillende agenten onder de loep.

“Ik ben begonnen bij Geodis als grote klant van AirBridgeCargo. Menzies, de afhandelaar van de airline is inmiddels ook enthousiast geworden”, zegt Dennis. “Het retourneren van lege ULD’s gaat met veel hand- en papierwerk gepaard. Dit gaat al jaren zo. Iedere ULD heeft een unieke code bestaande uit het type (bv. PMCQ7), een aantal cijfers, gevolgd door de let-

tercode van de eigenaar (de airline) of van het bedrijf waar de airline de ULD huurt. Agenten nemen hun importvracht vaak compleet met plaat aan en breken de vracht in de eigen loods af voor een snellere doorvoer naar de klant en om kosten te besparen. De ULD moet op een bepaald moment retour naar de airline. Om dit in goede banen te leiden maakt de agent een ULD stacklijst met codes. Die codes worden op een papier geschreven dat de chauffeur die de ULD’s terugbrengt naar de afhandelaar, daar moet overhandigen. De afdeling ULD control checkt of de codes op het papier overeenstemmen met de codes op de ULD’s die ingeleverd worden en tekent het papier af. Daarna worden de codes in hun eigen systeem ingevoerd. Het betreffende papier is reeds meerdere keren van hand tot hand gegaan en het foutief overnemen van codes, cijfers of letters ligt op de loer. Uit onderzoek is

Wij zien de voordelen van de ULD app, ondersteunen het project en stoppen er tijd en manpower in

gebleken dat maar liefst één op de vijf documenten een foutcode heeft. Airlines krijgen vervolgens een melding over de locatie van hun ULD’s die niet blijkt te kloppen.”

Product

Lars Koopman van Geodis vertelt: “Wij krijgen veel ULD’s binnen, breken de vracht af. Daarna sorteren wij de ULD’s op afhandelaar en worden ze in de juiste rekken gezet. Bij drukte in de loods kan deze voorraad oplopen. Van de stapels die we maken, wordt een stacklijst gemaakt. Alle gegevens en coderingen van de ULD’s komen op die lijst. De chauffeur die de ULD’s aflevert bij de afhandelaar heeft deze lijst bij zich. Hij laat hem aftekenen en het getekende exemplaar gaat retour naar ons. Wanneer een airline constateert dat de verkeerde ULD retour is gekomen, dan krijgen wij de vraag wat we met een bepaalde ULD hebben gedaan. Wij moeten dan in onze mappen duiken om het betreffende nummer te zoeken en dat is tijdrovend werk. Een van de 5 kernwaarden van Geodis is innoveren. Dit project is een mooi voorbeeld van een innovatie in de luchtvracht. Eigenlijk passen de overige 4 kernwaarden ook prima binnen dit kader: commitment, trust, solidarity en passion. Ik denk dat de kernwaarden wel voor zich spreken”, zegt Lars.

Van manueel naar digitaal

“Wij zien de voordelen van de ULD app, ondersteunen het project en



Air Cargo Handling Systems



SOLVING YOUR CARGO HANDLING CHALLENGES

www.saco.aero



SACO
AIRPORT EQUIPMENT

Industrieweg 2
NL-5731 HR Mierlo

P.O. Box 47
NL-5730 AA Mierlo

T +31 (0)492 430 059
F +31 (0)492 432 713

info@saco.aero
www.saco.aero

a division of SMA BV

stoppen er tijd en manpower in”, zegt Lars. “De mensen op de werkvloer hebben mij laten weten dat ze het leuk en zinvol vinden om ermee bezig te zijn. Momenteel wordt veelvuldig getest. Dat is nu nog handmatig, de 1e datatransfer heeft nog niet plaatsgevonden.

Het proces van ULD's inleveren bij de afhandelaar lijkt eenvoudig maar het is complex. De vereenvoudiging en de digitalisering via de ULD app juichen wij dan ook van harte toe. Het zou mooi zijn wanneer ook wegvervoerders met deze app gaan werken zodat de keten ook op dit gebied gesloten is.”

Voordelen van de ULD app voor alle partijen

De airline heeft minder tot geen contactmomenten (e-mails of telefoontjes) met de agent doordat de registratie van ULD-codes veel accurater verloopt door systematisch automatische invoer. Hierdoor worden er veel minder ULD-nummers

fout afgeleverd en aangenomen. Ook kunnen airlines en agenten betere SLA's met elkaar afspreken.

De agent hoeft niet meer te achterhalen wie de eigenaar van de ULD is. Voor een ULD met een airline code is dat nog wel eenvoudig maar voor een gehuurde ULD is het niet 1-2-3 te achterhalen door de agent van wie de ULD is. In de app staat automatisch geregistreerd wie de eigenaar van een ULD is.

De afhandelaar die de platen in ontvangst neemt, heeft geen zoekwerk meer omdat in het systeem duidelijk vermeld staat welke plaat van welke airline is. ULD control wordt werk uit handen genomen omdat de aanneming van de platen ook door bijvoorbeeld een loodsmedewerker met de mobiele app gedaan kan worden. De chauffeur die de ULD's aflevert bij de afhandelaar is daardoor ook sneller klaar.

Zit er schade op een ULD? Dan kan vanuit de app een foto gemaakt worden die direct in het systeem

terechtkomt. Op de manier is voor alle partijen duidelijk wat er aan de hand is.

Een partij die gebruik maakt van de ULD app bespaart tijd in de operationele werkzaamheden. Een ULD stacklijst maken gebeurt al met een paar klikken in de app. Deze stacklijst is daarna door ULD control van de afhandelaar direct digitaal inzichtelijk. Hierdoor komen er geen papieren documenten meer te pas. Ook kan de afhandelaar zien wanneer de agent de ULD's komt terugbrengen.

Meer informatie

Voor deelname aan de pilot of meer informatie over de ULD app:

Dennis Borst

Product manager

support@cargohub.nl

Koninklijke onderscheiding voor Henk-Jan van Keulen

In april werd Henk-Jan van Keulen, Country Manager Nederland van AirBridgeCargo Airlines door Koning Willem-Alexander benoemd als Lid in de Orde van Oranje-Nassau voor zijn inzet als vrijwillige hoofdagent bij de eenheid Den Haag. Namens Cargo Magazine van harte gefeliciteerd met deze erkenning!

Fotografie: AirBridge Cargo Airlines



Vrachtrecord voor Maastricht Aachen Airport

De toekomst lacht Maastricht Aachen Airport tegemoet. Al sinds 2016 neemt het vrachtvolume jaarlijks aanzienlijk toe, waarbij dit vorig jaar zelfs meer dan een verdubbeling was ten opzichte van 2016. Dit in een jaar waarin andere Nederlandse luchthavens een ongekend zwaar jaar hadden. En ook dit jaar is Maastricht Aachen Airport voortvarend van start gegaan. Ondanks dat de passagiersterminal op dit moment nog angstvallig stil en leeg blijft.

Tekst **Maastricht Aachen Airport**
Fotografie **Maastricht Aachen Airport,**
Jean-Pierre Geusens

Ook voor Maastricht Aachen Airport begon het jaar 2020 twijfelachtig. De vrachtvolumes lieten al in januari en februari een flinke dip zien ten opzichte van 2019 als gevolg van de uitbraak in China. De luchthaven kon toen niet vermoeden dat zij qua cargo het beste jaar in de historie van de luchthaven zouden draaien.

Jos Roeven, CEO van Maastricht Aachen Airport: "Dat China in lockdown was, merkte je meteen aan de wereldwijde vrachtvolumes. Minder of zelfs geen productie betekende geen vracht. En toen in maart ook het passagiersverkeer werd stilgelegd heb ik me wel zorgen gemaakt. Dit was een situatie die we niet eerder hadden meegemaakt en waar dus ook geen modellen of voorstellingen van voorhanden zijn."

Het aan de grond houden van de intercontinentale passagiersvliegtuigen was echter meteen merkbaar. Het tekort aan capaciteit voor bellyvracht betekende direct een enorme toename aan full freighter vluchten. De enige vrachtvluchten die Maastricht Aachen Airport kent. Dus het wegvallen van de passagiersvluchten werd meteen gecompenseerd met de toename in vrachtvluchten op de Limburgse luchthaven.

Alle zeilen bij

"Juist voor onze parapedaardjes: de snelle afhandeling van verse producten zoals groenten, fruit en vis en natuurlijk de farmaceutische producten en medische apparatuur steeg de vraag ongekend. Waar veel bedrijven



Jos Roeven,
CEO van Maastricht Aachen Airport

arbeidstijdverkorting aanvragen voor de medewerkers omdat er geen werk was, zetten onze medewerkers juist alle zeilen bij om het werk gedaan te krijgen.

En ook de resultaten van dit jaar zie ik met vertrouwen tegemoet. Klanten die tijdelijk elders hun slots moesten garanderen zijn weer terug en de coronacrisis heeft ons een prachtige nieuwe airline opgeleverd. Qatar Airways bezoekt ons momenteel wekelijks gemiddeld 11 keer en hebben ons recent opgenomen als vaste basis. Dat is zo'n groot compliment voor onze medewerkers, die ondanks alle coronaperikelen en andere beperkingen zo'n airline aan ons hebben weten te binden. Waarbij de snelheid, flexibiliteit en continuïteit in kwaliteit van onze luchthaven van doorslaggevend belang waren."

'Het wegvallen van passagiersvluchten werd meteen gecompenseerd met de toename in vrachtluchten'

Opbouw en herstel

Roeven verwacht dat de passagiersvluchten begin juni ook weer langzaam hervat worden: "Afhankelijk van de situatie in de verschillende landen en het beleid van Nederland en Europa op het gebied van reizen

natuurlijk. Maar we staan, net als Corendon en Ryanair klaar om de mensen weer naar de zon te kunnen brengen. Dat geldt natuurlijk ook voor de collega's van PMT. Hun eerste echte passagiersseizoen op onze luchthaven is in het water gevallen door corona. We kijken ernaar uit om de beveiliging ook op passagiersvlak samen met hen in goede banen te leiden. Ook bij een druk zomerschema. Dit jaar staat dan ook in het teken van opbouw en herstel en dan volgend jaar hopen we de draad van voor de coronacrisis weer op te kunnen pakken."

Meer informatie

www.maa.nl

CARGO/CLAIMS

WORLDWIDE IATA INNOVATION AWARDED PLATFORM

CONTRIBUTING TO AN INCREASED COMPETITIVENESS OF THE AIR CARGO PRODUCT



+31 (0)6 4321 6457

support@cargohub.nl

www.cargohub.nl

Trucking CDM

Working together



In de vorige editie van Cargo Magazine meldden we dat het Trucking CDM platform een vlucht had genomen. Er was onderzoek gedaan door studenten van Hogeschool Inholland dat nieuwe inzichten verschaftte en steeds meer partijen uit de luchtvrachtindustrie haakten aan. Een jaar later spreken we opnieuw met Giovanni Douven, Project Manager en Research Fellow Inholland en met Dennis Smit, Manager Wallenborn Schiphol. Daarnaast geven Business Development Manager David Smorenburg en Saskia Beukeveld, Business Information Analyst van Jan de Rijk Logistics hun mening over de ervaring met het platform.

Tekst **Esther Kort-Boreas**



Giovanni Douven

“Versie 1.0 van het Trucking CDM platform is succesvol gebleken”, begint Giovanni Douven zijn verhaal. “De basis werd gelegd voor een IT-platform voor lokale import en export aan landzijde van airports. Het sleutelwoord daarin is ‘connectivity’. Immers, bij dit deel van het vrachtproces zijn veel partijen betrokken die met elkaar verbonden moeten zijn voor een optimale procesflow. In de afgelopen maanden zijn meerdere airlines aangehaakt bij het platform. Zij hebben geen rol op operationeel vlak maar zij willen supply chain transparantie: wat gebeurt er aan landzijde met zendingen die zij vervoeren?”

as one

‘Momenteel buigen wij ons over de financiële, pricing invalshoek van het platform. Het doel is om kleine, middelgrote en grote logistieke bedrijven de juiste toegevoegde waarde te bieden’

“Afgelopen december zijn we de volgende fase van het Trucking CDM platform ingegaan. Sindsdien doen 11 studenten van Hogeschool Inholland deelonderzoeken bij verschillende bedrijven”, zegt Giovanni. “Naast connectivity is neutraliteit heel belangrijk. Het platform moet voor alle deelnemende partijen voordelen opleveren. Of het nou gaat om het optimaliseren van de flow, het redu-

ceren van operationele kosten of het minimaliseren van wachttijden; wanneer er sprake is van ketenregie plukt iedereen daar de vruchten van. Ik noem het ‘Working together as ONE’. Iedereen die aanhaakt krijgt toegang tot een zeer moderne applicatie die voor de eigen operatie ingezet wordt. Ja, we hebben grote stappen gemaakt en bijna de hele operatie aan landzijde is onder controle”, zegt Giovanni met gepaste trots.

Hij sluit af: “Momenteel buigen wij ons over de financiële, pricing invalshoek van het platform. Het doel is om kleine, middelgrote en grote logistieke bedrijven de juiste toegevoegde waarde te bieden. Daarnaast onderzoeken we de meer bestuurlijk-organisatorische kant van het platform en kijken we hoe we het kunnen uitrollen in andere Europese landen.”

Dennis Smit – Wallenborn Schiphol

“Dat 2020 een raar jaar was zal niemand ontgaan zijn”, vertelt Dennis. “Wallenborn is onverminderd enthousiast over het Trucking CDM



Dennis Smit

platform maar door corona zijn onze prioriteiten wat verschoven. Inmiddels hebben we de draad weer opgepakt en hebben we flinke stappen gemaakt. Sinds 1 januari werken we met een nieuw Transport Management Systeem. Onze IT afdeling stond open voor suggesties dus ik heb input geleverd, met name ook in de koppeling, de data-uitwisseling met het platform. We moeten momenteel nog handmatig data verzenden vanuit ons TMS naar het CDM platform maar we onderzoeken nu hoe data automatisch met Trucking CDM uitgewisseld kan worden.”

Sinds het vorige interview is de samenwerking tussen Wallenborn en afhandelaar dnata geïntensiveerd. Dennis geeft aan dat er wekelijks overleg is tussen beide partijen en dat de operationele afdelingen steeds

In september vorig jaar vond het online congres van Topsector Logistiek plaats. Giovanni en Raoul Paul van CargoHub, de ontwikkelaar van het platform hebben daaraan deelgenomen. Op hun presentatie over het platform kwamen veel positieve reacties. Naar aanleiding daarvan is Royal Flora Holland aan boord gestapt. Niet alleen vrachtpartijen sluiten zich aan maar ook bedrijven die zich richten op duurzaamheid zoals Bigmile en iSHARE, het afsprakenstelsel voor het delen van data tussen logistieke partijen. Daarnaast heeft TNO laten weten te willen participeren, met het Catalyst project, met het oog op connected corridors.





DJMiddelkoop

COOPERATIONAL EXCELLENCE

Uitblinkers in samenwerking.

Ons moderne familiebedrijf kent een lange geschiedenis. Zo zijn we al bijna 90 jaar partner in transport voor expediteurs op Schiphol en omstreken. Gedreven oplossers met een duidelijke focus. En met onderscheidende logistieke diensten in

Air Freight, Pharma en High Value

De ambitie is helder: samen met klanten uitblinken. We noemen het Cooperational Excellence, want samen werkt altijd beter. Probeer maar eens.

➤ meer gebruik maken van de beschikbare informatie in het platform. “Wij versturen nu nog per e-mail een laadadvies met referentienummer naar de afhandelaar en vervolgens een planning met laadtijd en trucknummer. Alle noodzakelijke informatie is inmiddels volledig digitaal in CDM beschikbaar voor alle afhandelaars waar wij vracht laden en lossen. Ook de beschikbaarheid van vracht kan via het platform worden gecommuniceerd waardoor wij beter in staat worden gesteld om te plannen.

Samen met dnata wordt getest om de communicatie volledig via het platform te laten verlopen waardoor het versturen van deze informatie per e-mail tot het verleden zal behoren.”

Dennis somt graag nog een keer de pluspunten van het Trucking CDM platform op en spreekt de wens uit dat meerdere partijen de voordelen zien en gaan deelnemen.

- Vermindering aantal e-mails over en weer
- Wachttijden omlaag
- Minder administratie
- Verbeterde communicatie met afhandelaars en airlines
- Meer verbondenheid en saamhorigheid in de vracht community

David Smorenburg en Saskia Beukeveld – Jan de Rijk Logistics

David: “Jan de Rijk beschouwt het Trucking CDM platform als een zeer noodzakelijke innovatie met het oog op de toekomst. In de luchtvrachtketen kennen we allen de ongewenste situatie van oneindige e-mailstromen en lange wachttijden bij de afhandelaar. Efficiënter werken en structuur aanbrengen op dit vlak is voor ons van belang. Wanneer bijvoorbeeld wachttijden van 6 tot 7 uur tot het verleden behoren, kan een chauffeur in één tijdframe heel veel kortere ritten doen en daardoor meer klanten bedienen.”

Op de vraag waar de communicatie over zendingen stagneert antwoordt David: “Er wordt veel gemaaild en gebeld. Ten eerste zie je dat het soms



David Smorenburg

onduidelijk is wie er binnen verschillende organisaties op dienst is, met grote aantallen geadresseerden in elke mail tot gevolg. Niemand zit te wachten op enorme hoeveelheden (CC) mail, met het risico dat de relevante mails bedolven kunnen worden in de bulk. Daarnaast: mail is geen geautomatiseerd proces waardoor je afhankelijk blijft van de accuraatheid van de gebruiker. Mail – of zelfs telefoon – is dan ook niet het juiste medium om snel en consequent tot een duidelijk vergelijk te komen binnen een supply chain.

Allemaal factoren waardoor vertraging in het proces optreedt. Dit kan voorkomen worden door het gebruiken van een eenduidig systeem – het Trucking CDM platform – waarmee alle betrokken partijen werken. Het platform voorziet in real-time data die voor iedereen die aangesloten is, beschikbaar zijn. De strategie van dnata om het platform stapsgewijs in te voeren, zoals Jort vertelt, begrijpen we heel goed. Je moet mensen aan de hand nemen en vertrouwen creëren. Maar laat het duidelijk zijn: het kan ons niet snel genoeg gaan.”

Saskia: “Ons bedrijf investeert zwaar in IT. Ons doel is om beschikbare informatie over zendingen zo snel als mogelijk te delen met onze klanten. Daar heb je een technische infrastructuur voor nodig. Het Trucking CDM platform is daar een goed voorbeeld van. Ons eigen Transport



Saskia Beukeveld

Management Systeem is reeds aangesloten op het platform waardoor onze data automatisch in het platform lopen. Werken met het platform is voor ons een efficiencyslag en uiteraard plukken onze klanten daar ook de vruchten van. Het wachten op een e-mail over een zending van een partij in een andere tijdzone is verleden tijd: door het delen van data via het Trucking CDM platform heeft iedereen ter wereld de beschikking over dezelfde, real-time gegevens.”

“Wanneer de vrachtcommunity in gezamenlijkheid optrekt, biedt dat voordelen voor alle afzonderlijke partijen. Het komt de efficiency en samenwerking alleen maar ten goede wanneer niet iedereen vasthoudt aan zijn eigen systeem terwijl er een industrie-brede oplossing voorhanden is. Wij hopen dan ook dat meer afhandelaars zich bij het Trucking CDM platform aansluiten”, zegt David tot besluit.

Meer informatie

giovanni.douven@inholland.nl
raoul.paul@cargohub.nl

Realiseren community doelstellingen door betere samenwerking in de luchtvrachtketen

Het is alweer ruim 5 jaar geleden dat het project Milkrun Import bekroond werd met de Cargo Award van de luchthaven Schiphol. De ervaringen binnen dat project werden meegenomen bij de ontwikkeling van Milkrun Export waarvan de pilot vorige zomer startte. Cargo Magazine praat met twee van de initiatiefnemers, Jeroen Giling van Swissport en Dimitri Brink van DHL Nederland over het partnership dat ontstond door dit project.



Dimitri Brink



Jeroen Giling

Tekst **Esther Kort-Boreas**
Fotografie **Arjan Broek**

Wat was indertijd de aanleiding voor het project Milkrun Import?

“In die tijd werkte ik bij Menzies en Dimitri bij Panalpina”, begint Jeroen. “De directe aanleiding was de beladingsgraad van de trucks die vracht kwamen ophalen bij de afhandelaar. Die was erbarmelijk laag en zowel Panalpina als Menzies waren van mening dat dat anders moest en ook kon.”

Die mening waren meerdere partijen toebedeeld en al snel haakten bedrijven als Bos Transport, DHL, Nippon

ling tot een groot aantal trucks met een lage beladingsgraad.”

Dimitri geeft aan wat voor de expediteur de voordelen zijn: “De verminderde drukte bij de afhandelaar komt ten goede aan de wachttijden. Uitzonderingen daargelaten hoeven we zelf geen zendingen meer op te halen waardoor we geen eigen planning meer hoeven te maken. Voor DHL is bovendien de reductie in CO₂-uitstoot heel belangrijk aangezien ons bedrijf emissie nul als doel heeft in 2050(*)”

Hart voor luchtvracht

Wat zowel Jeroen als Dimitri betreuren is de geringe animo van luchtvrachtspelers om zich in te zetten voor verbeterprojecten in de industrie. “Er wordt veel commentaar geleverd op zaken die niet goed lopen maar als puntje bij paaltje komt en er wordt daadwerkelijk een project gestart, dan geeft men niet thuis en zijn het veelal dezelfde partijen en personen die de schouders eronder zetten”, zegt Dimitri. “Het gaat toch om voordelen en verbeteringen voor de hele industrie dus je hoopt op een hart voor luchtvracht bij iedereen” vult Jeroen aan.

Milkrun Import is op zich als project geslaagd te noemen maar er zijn helaas (nog) te weinig partijen die eraan deelnemen. Dat kan verschillende redenen hebben, vertelt Jeroen. “Agenten hebben er een interne calculatie op losgelaten en concluderen dat het niet rendabel is. De vraag daarbij is of ze niet alleen hun directe kosten hierin hebben meegenomen maar ook hun indirecte kosten die wat minder eenvoudig te berekenen zijn. Wat ook een rol kan spelen in de afwijzende houding is het feit dat er werkgele-

Milkrun, wat is het?

De Milkrun is ontstaan uit de behoefte aan een optimalisatie van de gehele supply chain. Er is veel inefficiëntie in het 'on airport transport'. Veel expediteurs hebben het vervoer op Schiphol individueel geregeld, waardoor er veel vrachtwagens met een bezetting van minder dan 25% rondrijden.

Door de vracht van meerdere expediteurs te combineren en deze in een Milkrun af te leveren, zijn er minder individuele ritten nodig. Dit heeft weer tot gevolg dat er minder truckbewegingen nodig zijn bij de afhandelaar, sneller en betrouwbaarder over de vracht beschikt kan worden en dat er een milieuvriendelijkere transportstroom ontstaat (minder trucks, CO₂-reductie). Deelnemers krijgen via de ontwikkelde web portal inzicht in de zendingen die via de Milkrun afgeleverd worden. De afhandelaar maakt hierin zijn planning en de vervoerder zorgt dat de juiste trucks gekoppeld worden aan de ritten met dank aan www.aircargobook.com.

(bron: ACN)

genheid mee is gemoeid. Misschien gaat het ten koste van hun eigen afdeling planning & transport. Een andere reden om niet deel te nemen is simpelweg het niet willen delen van wielen met andere agenten en alleen een dedicated truck willen inzetten." Dimitri: "Een betere doorstroming bij de afhandelaar is weliswaar een indus-

triebelang maar een oplossing om dit te bereiken wordt niet als zodanig ook industrie-breed gedragen helaas. Niet alle afhandelaars zijn aangehaakt om verschillende redenen: de ene heeft te weinig importvolume, de ander wil zelf de regie houden en een derde zegt dat hij het concept al voert onder een andere naam."

'Community initiatieven zoals e-link en RFS kunnen alleen slagen als ze ook gezamenlijk worden gedragen door de gehele industrie'

Milkrun Export

Milkrun Import is een goede basis gebleken voor het starten met eenzelfde concept voor exportvracht. De pilot waaraan onder andere DHL, VCK, Rhenus, afhandelaar Swissport en vervoerder Middelkoop hebben deelgenomen is succesvol gebleken. Van een gemiddelde beladingsgraad van minder dan 50% ten tijde van de start, wordt momenteel circa 90% aangetikt.

Het project valt – net als e-link en RFS – onder de, inmiddels zelfstandige, werkgroep Landside pick-up & delivery van de luchthaven. De werkgroep was eerder onderdeel van het Schiphol Cargo Mainport Programma waar de luchthaven helaas de stekker uit heeft getrokken. Het is begrijpelijk dat de luchthaven in een moeilijke fase zit. Helaas overheerst in de sector het gevoel dat vracht nu geen aandacht meer krijgt binnen de luchthaven terwijl in het afgelopen jaar het belang van vracht juist heel duidelijk is gebleken. De roep om een heldere vrachtstrategie en -visie is dan ook groot. Het wordt in ieder geval als een goed initiatief gezien dat Cargonaut is overgenomen door Schiphol. Hiermee krijgt de provider eindelijk de neutrale functie die het in de industrie moet hebben. De hoop



✈️ wordt uitgesproken dat deze stap een voorbode is voor meer betrokkenheid.

Jeroen: "Community initiatieven zoals e-link en RFS kunnen alleen slagen als ze ook gezamenlijk worden gedragen door de gehele industrie. Het unieke van de Milkrun projecten is de contractuele afspraak tussen afhandelaar en expediteur. Daar is nooit sprake van geweest. In deze projecten registreert de afhandelaar het vervoer; ook dat is nog niet eerder voorgekomen in onze industrie. Agent en afhandelaar komen op deze manier dicht bij elkaar en ik voorzie bilaterale afspraken tussen deze ketenpartijen in de toekomst."

Digitaal vooraanmelden

Vanaf januari van dit jaar werken de afhandelaren op Schiphol met het zogeheten 'digitaal vooraanmelden' van lokale exportvracht. Hiermee wordt beoogd om het gehele proces

voor dit type vracht efficiënter, duurzamer, veiliger en betrouwbaarder in te richten. E-link is de tool die hiervoor ontwikkeld is door Cargonaut en de luchthaven, met Johan Star als doortastende projectleider. De deadline voor de agent om aan te sluiten is 1 september. Doet een agent niet mee dan wordt het niet via e-link aanleveren onderdeel van de Not ready for carriage procedure.

Jeroen: "Het is dus belangrijk dat de community zich goed bewust is van deze deadline want het heeft nogal wat gevolgen als men niet aanhaakt." Dimitri: "ACN doet, als verbinder in de industrie, zijn stinkende best om dit project te promoten en verder te brengen. Helaas laat de output van die inspanningen nog te wensen over en dat ligt voor het grootste deel aan de weifelende houding van de markt. Ik doe dan ook graag hier de oproep aan de industrie om aan boord te stappen."

Jeroen en Dimitri sluiten af met een gezamenlijk statement:

"Het bekende Afrikaanse gezegde 'Alleen ga je sneller, samen kom je verder' is treffend voor de strekking van ons verhaal. De vrachtindustrie op Schiphol staat nu aan de mogelijke echte start van het behalen van community doelen, gezamenlijk. Wij hopen dat wij ook via deze weg ons enthousiasme en de voordelen voor samenwerking kunnen overbrengen aan de industrie."

• www.dhl.com/discover/business/business-ethics/the-path-toward-zero-emissions

Meer informatie

Swissport: jeroen.giling@swissport.com

DHL: dimitri.brink@dhl.com

SUPER SPANG

SPANG

EXOTICS

DE LUNCHBUS VAN SCHIPHOL EN OMSTREKEN

WIJ RIJDEN DAGELIJKS ROND OP SCHIPHOL
TUSSEN 11:00 EN 15:00 UUR

WIJ VERZORGEN OOK CATERING OP MAAT OF GERECHTEN VOOR UW PERSONEEL BIJ OVERWERK

WIL JE DAT WE BIJ JE LANGSRIJDEN OF WIL JE EEN BESTELLING PLAATSEN BEL ONS DAN OP!

Paul had gelijk



Tekst Eric Aarsen, General Manager VCK Logistics Air- & Ocean freight

Fotografie VCK Logistics

Stel je eens voor dat een verlader 's ochtends, onder het genot van een kop koffie, inlogt om prijs en beschikbaarheid van een luchtvrachtzending te zien. Dat hij verschillende opties te zien krijgt, een keuze kan maken en vervolgens ook gelijk kan boeken. Met een paar klikken is hij klaar omdat de meeste van zijn gegevens voor die boeking al beschikbaar zijn. En dat die verlader dan verder niet alleen al zijn lopende zendingen met statusdata inzichtelijk heeft onder de vingertoppen, maar ook de mogelijkheid heeft om de ontvanger een op een te informeren. Tenslotte zijn management rapportages ook in een paar klikken te realiseren. Klinkt dat als een utopie? Of klinkt dat als iets wat anno 2021 er gewoon zou moeten zijn?

Het was denk ik ergens in 2009 toen we met een man of zes in een vergaderkamer op uitnodiging van Paul Paramore gingen praten over zijn idee om online luchtvracht te gaan verkopen middels een webportaal wat later de Aircargoshop zou gaan heten. Het voornaamste argument van Paul op dat moment was de gedachte dat als mensen 's avonds thuis op de bank bereid zijn om allerlei gegevens in te kloppen om iets online te bestellen, dat ze ook bereid zouden zijn om dat overdag te doen om vrachtruimte te 'bestellen'.

Ik was vrij nieuw aan die tafel en had bepaald niet de grootste stem maar ik had toch enige scepsis. Niet omdat het idee me niet aanstond, integendeel, ik ben altijd een nieuwsgierig fan van vooruitgang en vernieuwing geweest. Ik was sceptisch omdat ik vond dat de klant erg veel zelf moest doen in het portal. Werkzaamheden die de expediteur dan opeens niet meer deed en het enige wat hij daarvoor terugkreeg was een klein prijsvoordeel. Nu is prijs natuurlijk belangrijk maar in mijn ogen hebben klanten het altijd ontzettend druk. Of dat nu wel of niet zo is doet niet ter zake, het gaat erom dat je dat als uitgangspunt moet nemen en klanten zo volledig mogelijk moet ontzorgen. Maar bij Aircargoshop moesten ze iets extra gaan doen in plaats van de boel als gebruikelijk over de schutting gooien naar de expediteur die alles deed. Het werd er dus niet makkelijker van. Aircargoshop bestaat helaas niet meer. B2C is geen B2B.

Toch zat Paul, als modernist van de Nederlandse luchtvracht community, op het goede spoor. Hij was alleen wat vroeg, de markt was er niet rijp voor. Een beetje zoals de klapschaats die in 1894 al werd uitgevonden maar pas doorbrak toen Tonny de Jong er in 1997 Europees kampioen op werd. Het idee van Paul zat niet in een mechanisch product zoals de klapschaats, maar in datamanagement. En die ontwikkelingen gaan razendsnel. Het hoeft dan ook niet 100 jaar op een doorbraak te wachten. Aircargoshop zag het daglicht in 2011. Tien jaar later is er onwijs veel meer mogelijk in data uitwisseling en is er veel meer data beschikbaar dan toentertijd om de klanten daadwerkelijk meer mee te ontzorgen. Het verwachtingspatroon van B2C services wordt inmiddels ook volledig doorgetrokken naar B2B. Dus alle seinen op groen?

Supply chains bestaan meestal uit vele supply chain partners. Om informatie relevant te maken moet het niet alleen gedeeld maar moet de data vooral ook volledig, consistent en kwalitatief zijn. Dat betekent voor de luchtvracht community dat luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, expediteurs en truckers in samenspraak met de verladers net zoveel focus moeten ontwikkelen op het 'doorschuiven' van kwalitatieve data, als dat zij hebben op het schuiven van pallets en dozen.

Hier ligt dan ook nog altijd de uitdaging van de luchtvracht community. We hebben op Schiphol de unieke situatie dat alle bloedgroepen inclusief overheid met elkaar praten om onszelf de toekomst in te polderen. Desondanks gaan data ontwikkelingen sneller dan het ons lukt om de neuzen van alle betrokken partijen dezelfde kant op te krijgen. Om kwalitatieve data in te zetten om processen efficiënter te maken en daarmee meer ontzorgend te zijn voor de verladers.

Maar er is zeker hoop. Initiatieven als de Milkrun, eLink en het SCMP-project zijn voorbeelden die de cargo community van Schiphol uniek maken in misschien wel de hele wereld. Dit soort projecten levert initieel weliswaar hoofdbreken op, maar uiteindelijk zullen de resultaten leiden tot meer efficiëntie, meer inzicht en meer voorspelbaarheid van processen. En logistiek gaat nu eenmaal over voorspelbaarheid.

Ik ben ervan overtuigd dat als we met z'n allen blijven trekken aan die (data) ontwikkelingskar, dan hebben we grote kans om niet alleen Europees kampioen Cargo te worden maar ook om als Luchthaven Schiphol gezien te worden als dé Aircargoshop van Europa. Krijgt Paul toch nog gelijk.

ICS 2

Meer grip op post- en expresszendingen

Om burgers en bedrijven binnen de EU nog beter te beschermen is de afgelopen jaren hard gewerkt aan het Import Control System versie 2. Via ICS 2 worden zo veel mogelijk gegevens verzameld over goederen bestemd voor de EU – nog vóórdat ze in het land van herkomst worden geladen. In de eerste fase van het project gaat alle aandacht uit naar post- en express zendingen.

De ontwikkeling van het vernieuwde aangiftesysteem ICS 2 komt voort uit de wens om de publieke veiligheid te vergroten, vertelt Shirley Gerritsen, directeur van het Douane Landelijk Tactisch Centrum. “Sinds 9/11 weten we hoe kwetsbaar onze samenleving is. Daarna zijn er ook in Europa aanslagen gepleegd. En er is een bom in een luchtvrachtpakket aangetroffen. Terrorisme is dus geen ver-van-mijn-bed-show. Met ICS 2 krijgen we een EU-breed monitoringsysteem, dat ons een veel betere informatiepositie geeft. Zo verbetert vanzelf ook onze geautomatiseerde risicoanalyse van gegevens over goederen die de EU binnenkomen. Over land, via de lucht, het water of het spoor.”

ICS 2 is geen afgebakend systeem. Het is eerder een geheel van verschillende Nederlandse en Europese applicaties en portalen. Vanwege de omvang, complexiteit en impact van ICS 2 is gekozen voor invoering in drie fasen (zie kader). Dit in overleg met het bedrijfsleven. Gerritsen: “Stapsgewijs bouwen we die informatiepositie met elkaar op. De eerste fase beperkt zich voor Nederland tot de postzendingen van PostNL. Alle overige goederenstromen worden meegenomen in fase 2.”

Flink aan de bak

PostNL is in fase 1 dus de enige aangever in deze specifieke goederenstroom. En met 60 miljoen pakketjes per jaar ook meteen een forse. Het bedrijf moet dus flink aan de bak, stelt Gerritsen. “Voor binnenkomende postzendingen moet PostNL de zogenoemde ENS-gegevens voor vertrek naar de EU elektronisch aanleveren. ENS staat voor Entry Summary Declaration, oftewel de summier aangifte. Eerder moest daarin minimaal een voldoende nauwkeurige omschrijving van de goederen zijn opgenomen. In ICS 2 moeten meer gegevens worden ingevuld. PostNL wijzigt zijn werkproces om aan deze aangifteverplichting te kunnen voldoen. Ook moet het bedrijf berichten van de Douane kunnen ontvangen en op de juiste wijze afhandelen. Dat hoeft overigens niet allemaal op stel en sprong. Ze hebben tot 1 oktober de tijd om ervoor te zorgen dat we deze data daadwerkelijk gaan krijgen. Daarbij moet je denken aan informatie over onder meer de verzender en ontvanger van een pakketje. Neem een zending die is aangegeven als een stoffensample. Wordt het pakje verstuurd vanaf een adres dat dankzij risicoanalyse van de verbeterde data uit ENS bij ons bekend staat als een medicijnenfabriek? Dan gaat er bij ons een lampje

branden. Betreft het misschien een type medicijn dat in de EU verboden is? Maar is de zending gewoon als een toegestaan medicijn aangegeven, dan is er uiteraard minder aanleiding voor een controle. De toegevoegde waarde van ICS 2 zit 'm dus echt in die betere informatiepositie. Hoe meer gegevens, hoe groter de kans dat we onregelmatigheden ontdekken.”

Vervroegde risicocheck

Belangrijk is dat de gevraagde gegevens met betrekking tot een zending vóór vertrek van het vliegtuig beschikbaar zijn in ICS 2. Dat geeft EU-landen de mogelijkheid om al vóór opstijgen eventuele risico's te beoordelen. Gerritsen: “Komt er na een geautomatiseerde analyse op aangiften zo'n mogelijk risico naar voren? Dan kijkt een douanemedewerker of er inderdaad iets aan de hand is. De Douane kan aanvullende gegevens opvragen, of extra screenings laten uitvoeren. We werken daarbij samen met de Koninklijke Marechaussee. Als uit de extra informatie blijkt dat er daadwerkelijk sprake is van een reële dreiging, dan bepaalt de NCTV* of er een zogeheten do-not-load-verklaring wordt afgegeven. In dat geval mag de zending niet worden beladen.”





Shirley Gerritsen, directeur van het Douane Landelijk Tactisch Centrum

Helemaal nieuw is zo'n do-not-load-verklaring niet, zegt Gerritsen. "Het principe kennen we ook in de scheepvaart. Maar dat is wel een heel ander type vervoersbeweging. En voor de beoordeling gebruiken we een kleinere dataset. De doorlooptijd is ook een stuk langer dan bij luchtvracht. Daardoor weet je veel langer van tevoren wat er naar Europa wordt vervoerd. Bovendien kun je een vrachtschip – anders dan een vliegtuig – niet echt als wapen inzetten. Tot nu toe is er dan ook nooit een do-not-load-verklaring afgegeven voor een zending via zee. Hoe dat in de luchtvracht zal verlopen? Omdat we pas net zijn begonnen, is dat lastig te voorspellen. Zorgvuldigheid staat uiteraard voorop. We willen niet zomaar een vliegtuig tegenhouden, en daarmee het logistieke proces verstoren. Dat zijn geen lichtvaardige keuzes."

Nauwere samenwerking binnen EU

Een ander belangrijk nieuw aspect is de gezamenlijke risicobeoordeling. Die vraagt om een nauwere samenwerking tussen lidstaten. Zij hebben elk toegang tot alle summier aangiften die via ICS 2 binnenkomen. Deze worden verzameld in de Common Repository, een EU-brede databank.

Daarnaast voorziet ICS 2 in verschillende rollen: die van Responsible Member State (RMS), Involved Member State (IMS) en Member State of Control (MSC). Gerritsen: "Komt er in Duitsland een pakketje binnen met een eindbestemming in Nederland? Dan kijken wij mee in de risicobeoordeling van onze Duitse collega's. Duitsland is in dit voorbeeld de RMS, Nederland de IMS. En omgekeerd gaat het net zo. In dat geval is Duitsland de IMS, en Nederland de RMS. Het kan zijn dat wij denken dat er niks aan de hand is, terwijl onze oosterburen toch een risico zien, en contact met ons opnemen. Misschien hebben zij wel een terroristencel in het vizier, voor wie het pakketje bestemd lijkt te zijn. Dan is wellicht een extra screening in het land van herkomst nodig. En kan het zelfs tot een do-not-load komen."

Risico's afgedekt

Gerritsen noemt het verkrijgen van voldoende gegevens van de juiste kwaliteit nog wel een uitdaging. "Dat vraagt iets van alle spelers in de keten. Zo zullen bedrijven hun bestaande IT-systemen moeten verbeteren. Dit om informatie te kunnen delen volgens de nieuwe specificaties. ICS 2 is namelijk op een ander platform ontwikkeld, en er is een standaard format – XML

ICS 2 in stappen

De eerste fase van ICS 2 richt zich op postpakketten van PostNL die via de lucht Nederland binnenkomen. De tweede fase raakt alle luchtvracht. In deze fase worden verdere wijzigingen doorgevoerd op het gebied van tijdelijke opslag en het aanbrenge- en plaatsingsbericht. En krijgen vervoerders de mogelijkheid om bepaalde gegevens door andere partijen uit de logistieke keten te laten aanleveren (multi-filing). Zo kan informatie over de daadwerkelijke verzender of ontvanger door die verzendende of ontvangende partij worden ingezonden. De derde en laatste fase staat gepland voor 2024. Dan wordt ICS 2 geheel uitgerold, en gaan de verplichtingen ook gelden voor vracht per schip, spoor of over de weg.

– afgesproken. Bedrijven en toezicht-houders in de hele EU gaan daarvan gebruikmaken. Het vraagt bovendien om aanpassing van de interne processen en om het opleiden van de betrokken medewerkers. Dat geldt natuurlijk evenzeer voor aangevers, of hun softwareleveranciers. Verder vraagt ICS 2 het nodige van ons als Douane. Zo hebben we een nieuw risicomanagementsysteem ontwikkeld en getest. Om aangevers en hun softwareleveranciers te kunnen ondersteunen en om incidenten te helpen oplossen, zijn helpdeskmedewerkers opgeleid. Iedereen moet beseffen dat deze beweging uiteindelijk alle marktdeelnemers raakt die zich bezighouden met het afhandelen, verschepen en vervoeren van vracht, pakketten en poststukken. Van postbedrijven binnen en buiten de EU tot luchtvrachtvervoerders. En van freight forwarders en logistiek dienstverleners tot zee-, rail- en wegvervoerders."

Dit artikel is gepubliceerd op www.douane-inzicht.nl (nr. 1 2021)

* Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding en Veiligheid

BigMile

Bereid je voor op verplichte CO₂-rapportage en heffingen

Klimaat en duurzaamheid zijn meer dan ooit actuele onderwerpen. Zowel bij consumenten en bij bedrijven groeit het besef dat er NU wat moet gebeuren. Overheden zijn wereldwijd wetgeving aan het voorbereiden of hebben dit al (gedeeltelijk) ingevoerd om de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs uit 2015 te kunnen halen en de logistieke sector speelt hierin een belangrijke rol. Door de recente ontwikkelingen rondom de COVID-19 crisis zijn we als mensheid meer dan ooit met de neus op de feiten gedrukt hoe kwetsbaar wij en ons eco-systeem eigenlijk zijn.

Tekst en fotografie **BigMile**

Het vervoer van mensen en goederen veroorzaakt 24% van de wereldwijde CO₂-uitstoot en is de snelst groeiende sector ter wereld. Dit effect is de keerzijde van een groeiende internationale welvaart waardoor de consumptie van voedsel, goederen en dus de internationale handel groeit, evenals het aantal reisbewegingen van personen.

Steeds meer consumenten doen hun best milieubewuster te leven en bedrijven nemen hun verantwoordelijkheid om aantoonbaar te maken dat ze actief hun CO₂-uitstoot verminderen.

Als we specifiek kijken naar de wereld van de logistiek en alle aspecten binnen de supply chain, zien we ook daar steeds meer duurzame initiatieven. Denk bijvoorbeeld aan het gebruik van minder vervuilende brandstoffen, elektrificatie, modal shifts, en nog efficiënter werken wat allemaal moet bijdragen aan aanzienlijke emissie verlaging.

Maar hoe toon je als verlader of logistiek dienstverlener aan hoeveel effect de verbeteringen die je binnen jouw supply chain hebt doorgevoerd nu hebben op de CO₂-uitstoot? Dat kan alleen door op een goede manier de CO₂-cijfers te meten, berekenen en te



Jan Pronk



rapporteren. Met behulp van het Big-Mile platform is dit mogelijk. Aan de hand van de geldende normen (o.a. COFRET, EN16258) en door te kunnen werken met verschillende internationale emissiefactor standaarden is BigMile dé standaard als het gaat om CO₂-calculatie en rapportage binnen de logistieke sector. BigMile wordt internationaal ondersteund door steeds meer brancheorganisaties en overheden.

Deze standaardisatie maakt het voor alle verladers en bedrijven binnen de logistieke sector mogelijk hun verantwoordelijkheid op een correcte manier te nemen. Het zorgt ervoor dat jouw organisatie klaar is voor bestaande en komende CO₂-heffingen en belastingen voor elke stakeholder transparante én geaccepteerde manier doorbelasten. Zo kunnen partijen op een transparante manier het gesprek over duurzaamheid met elkaar aangaan, zonder discussie over arieven.

Naast het zijn van dé rekenstandaard voor het calculeren en alloceren tot op zendingsniveau van factureerbare CO₂-uitstoot, is het BigMile platform, dankzij de interactieve dashboards, ook uitermate geschikt om binnen de eigen organisatie CO₂-footprint en de efficiëntie van je supply chain op een duidelijke manier inzichtelijk te maken. Het helpt duurzaamheid een succesvol onderdeel te maken van jouw organisatie en zorgt ervoor dat je voorbereid bent op toekomstige wet- en regelgeving. Zodat ook jouw klanten op je kunnen blijven rekenen en met vertrouwen met je organisatie blijven samenwerken.

‘Het vervoer van mensen en goederen veroorzaakt 24% van de wereldwijde CO₂-uitstoot en is de snelst groeiende sector ter wereld’

Meer informatie

www.bigmile.eu

Borg de commercial lifeline van de luchtvaart

Frans Vreede

Onafhankelijk luchtvaartjurist

frans@vreede.aero

Covid-19 heeft onomkeerbare veranderingen in de luchtvaartsector teweeggebracht die onherroepelijk zullen leiden tot aanpassing van de businessmodellen van luchtvaartmaatschappijen. Dit schrijft nu ook McKinsey & Company in een recent op haar website over dit onderwerp verschenen analyse. Daarin opnieuw de bevestiging dat zakelijke vluchten zich het traagst zullen herstellen, waarbij McKinsey verwacht dat die door veranderd consumentengedrag pas in 2024 het pre-covid19 niveau zullen bereiken, en dan nog maar tot 80 % van dat niveau.

Eerste in de rij voor herstel zijn de vakantievluchten, zij het dat (ook) daar de ticketprijzen zullen stijgen om de financiële covid-klap te compenseren. Al eerder schreef ik dat in Nederland door de toegenomen vaccinatiegraad met name het intra-Europa vakantieverkeer los zal barsten, nu daar de gehele keten van luchthaven tot vakantieverblijf en vice-versa covid technisch kan worden beheerst. De reisbranche verwacht een run op de last minute vakantieboekingen. Dat zal voor Schiphol best een uitdaging zijn om de gehele operatie weer op te starten en wachtrijen bij incheck en beveiliging te voorkomen.

Overigens merkt McKinsey nu ook op dat de netto toegevoegde economische waarde van het vakantievervoer in financiële zin verwaarloosbaar of zelfs negatief is. Dit in tegenstelling tot zakenvluchten, waarbij het meeste verdiend wordt aan een kleine groep van goed betalende passagiers op intercontinentale vluchten. Maar die groep blijft veelal thuis als gevolg van de pandemie, waardoor toch een aanzienlijk deel van de passagevliegtuigen aan de grond zal blijven. Een deel van deze vliegtuigen wordt aangewend om vracht te vervoeren, in de belly en soms ook in de cabine. Eurocontrol noemt deze vluchten Passenger-as-Cargo flights en berekende dat die voor intra-Europees vervoer piekten op 5-6% van het totale vrachtaandeel. In januari jl. bedroeg het aantal Passenger-as-Cargo vluchten 2%, ofwel 5400 bovenop het totaal aantal vluchten uitgevoerd door full freighters. Eurocontrol noemt de luchtvracht dan ook een "commercial lifeline", een term die ook genoemd wordt in de McKinsey rapportage, in een aparte paragraaf over luchtvracht. Gesproken wordt daar over een verdrievoudiging van het vrachtaandeel in de totale luchtvaartomzet in 2020 ten opzichte van de pre-pandemische situatie, toen dat aandeel ca. 12% was. McKinsey voorziet dat met het geleidelijk weer op gang komen van de commerciële vluchten ook het vervoer in de belly's van passagiersvliegtuigen

weer aantrekt. Maar het zal ten minste een paar jaar duren voordat het pre-covid19 niveau is bereikt.

De full freighters zijn dus ook volgens McKinsey hier om te blijven, maar opvallend is dat de rapportage met geen woord rept over het centrale probleem waarmee deze sector in het pre-covid19 tijdperk mee kampte: het tekort aan slots, waardoor wat Nederland betreft, vanaf 2017 full freighters hun operatie bij Schiphol zijn gaan weghalen en die verplaatsten naar andere luchthavens in de EU. Hierbij is het goed voor ogen te houden dat het voor de full freighter operators niet uitmaakt naar welke EU luchthaven zij vliegen. Is men niet welkom op Schiphol: even goede vrienden, maar dan vliegen ze naar Frankfurt, Brussel, Luik, of welke andere luchthaven dan ook. Daar worden ze met open armen ontvangen gelet op hun enorme toegevoegde waarde aan de betreffende nationale economie. Dupe van te weinig vrachtslots op Schiphol zijn dus niet de vrachtvliegtuigen maar de Nederlandse economie en werkgelegenheid. In verschillende - ook door de Nederlandse overheid geïnitieerde - onderzoeken is vastgesteld dat de full freighters met nog geen 4% van alle vluchten een toegevoegde waarde genereren van € 2,7 miljard op jaarbasis. Eerder noemde ik dit al de kip met de gouden eieren.

Intussen betekent het links laten liggen van Schiphol wel dat de full freighter vracht van en naar de buitenlandse luchthaven moeten worden vervoerd. En dat gebeurt met zware vrachtvoertuigen. Voor een 100 tons freighter zijn dat twintig trailers, tien heen en tien terug. Dat is een ernstige extra en nodeloze belasting van het wegennet en één van de redenen dat het aantal in Nederland gereden vrachtkilometers is gestegen tot 7,5 miljard, zijnde een toename met 12,6% t.o.v. 5 jaar eerder. Het zij de - overigens met name buitenlandse - truckers gegund, maar eigenlijk is bijvoorbeeld de vrijwel aaneengesloten rij vrachtwagens op de rechter rijbaan van de A16 richting Hazeldonk te gek voor woorden, even de uitstoot van CO₂ en stikstof daarlatend. Kortom: het gebrek aan Schiphol slots voor de vrachtsector is een groot



Frans Vreede

Dupe van te weinig vrachtslots op Schiphol zijn dus niet de vrachtvliegtuigen maar de Nederlandse economie en werkgelegenheid

probleem voor de B.V. Nederland, niet voor de full freighters zelf.

Terug naar McKinsey: de analyse beschrijft een vijftal punten van fundamentele verschuiving waarmee de luchtvaartsector post corona mee te maken krijgt, en koppelt aan elk van die punten een oproep om concrete actie te ondernemen. Eén van die oproepen betreft de gebleken “commercial lifeline” van luchtvracht die door achterblijven van zakelijke passagiersvluchten zeker nog een aantal jaren zal blijven bestaan, zo niet blijvend zal zijn door de verwachte structureel mindere vraag naar die zakelijke vluchten.

Onder het kopje “Bring back freighters, carefully” spoort McKinsey luchtvaartmaatschappijen aan om hun mogelijkheden tot uitbouw van vrachtdiensten op korte en middellange termijn te onderzoeken. Behendigheid, flexibiliteit en voorzichtigheid zijn daarbij troef, aldus McKinsey.

Voorzichtig, want het overhaast ontwikkelen van een grote full freighter vloot brengt risico's met zich mee, gelet op de schommelingen in de vraag naar vrachtruimte veroorzaakt door totaal onvoorspelbare ontwikkelingen volgend op de pandemie.

Aan zo'n grote full freighter vloot gaat onze Air France KLM niet beginnen, zegt aldus expliciet haar directeur vracht in een recent interview met Nieuwsblad Transport. Uit dat interview blijkt dat voor wat betreft vracht, KLM vasthoudt aan het bestaande model van belly vracht en zes full freighters. Een beleidsbeslissing waar je het wel of niet mee eens kan zijn, maar die wel valt te respecteren.

Echter, in de marge van dat interview liet de vrachtdirecteur zich ook uit over het voornemen van Schiphol om iets te doen aan het hiervóór geschetste centrale probleem van de full freighters. Immers, inmiddels heeft Schiphol het door luchtvrachtkoepel ACN aange-reikte plan om een bepaald percentage van het aantal vliegbewegingen op Schiphol te reserveren voor full freighter vluchten concreet gestalte gegeven via de zogenaamde capaciteitsdeclaratie. En daarover liet de vrachtdirecteur zich namens KLM uiterst kritisch uit. Kort daarna sneuvelde het plan en liet Schiphol weten het voor één seizoen in de ijskast te zetten.

Hierop is in de branche met verontwaardiging gereageerd, en ziet de KLM bezwaren als redengevend voor die ijskast. Niet onterecht, zou ik menen. Eerst: AF-KLM heeft voor haar vracht-

activiteiten geen last van slotschaarste voor haar full freighter activiteiten. Slots zijn binnen de AF-KLM groep uitwisselbaar. KLM heeft de aparte pool voor vrachtslots niet nodig. Dan: AF-KLM gaat – anders dan McKinsey aangeeft – in principe haar vrachtactiviteiten op Schiphol niet uitbreiden. Zie het interview in NT. Daardoor: Schiphol – én de B.V. Nederland – hebben er groot belang bij dat andere full freighter maatschappijen wél hun operaties van en naar Schiphol uitvoeren. Maar die krijgen daarvoor geen slots.

Het niet-doorgaan van de slotpool houdt de facto andere full freighter maatschappijen buiten de deur. En daarmee een fors deel van de € 2,7 miljard die de vrachtsector jaarlijks in het laatje van de B.V. Nederland kan brengen.

Zeker: op dit moment zijn er door de corona-stilstand van passagiersvliegtuigen voldoende Schipholslots. Dus een kort uitstel van de slotpool voor full freighters kan er nog wel bij. Maar waar het om gaat is dat de positie van het full freighter segment op Schiphol blijvend geborgd wordt.

En niemand die bereid is over eigen belang heen te kijken, kan daar omheen.



Omega Logistics

Specialist in zorglogistiek

Omega Logistics B.V., een dochteronderneming van Jan de Rijk Logistics, bestaat in 2021 tien jaar. Het bedrijf, gevestigd in Houten, levert hoogwaardige transportdiensten in met name de zorglogistiek. Stephan Pieters, General Manager van Omega, vertelt ons meer over de specialistische activiteiten van het bedrijf.

Tekst **Esther Kort-Boreas**
Fotografie **Omega Logistics B.V.**

“Maatwerk en kwaliteit, dat levert Omega vanaf de oprichting in 2011 op gebied van transport en logistiek”, begint Stephan zijn verhaal. “Wij zijn gespecialiseerd in het vervoeren van medische producten in heel Nederland. We leveren aan apotheken en aan patiënten thuis. Vanwege onze specialistische kennis vervoeren wij Covid-19 vaccins naar zorginstellingen.”

Levering aan apotheken

Het is belangrijk dat een apotheek de door haar bestelde medicijnen op tijd binnen heeft. De bevoorrading van apotheken wordt door Omega's

nachts verzorgd. Stephan: “Apotheken bestellen hun medicijnen en medische producten bij verschillende farmaceutische groothandels. Het is belangrijk dat deze goederen worden geleverd vóórdat een apotheek 's ochtends haar deuren opent. Wij vervoeren de goederen in onze temperatuur gecontroleerde auto's.”

Levering aan huis

Overdag levert Omega de benodigde medicijnen of medische producten bij patiënten aan huis. Hierbij is zorgvuldigheid geboden en zijn er strikte tijds-kaders aan verbonden. Een nierpatiënt bijvoorbeeld moet zeer stipt dialyseren. Omega levert deze medische materialen onder de vereiste (temperatuur-) condities aan huis. “Sinds corona is het

tijdelijk niet mogelijk maar in overleg met de patiënt konden we zelfs de spullen op de juiste verdieping in huis neerzetten”, zegt Stephan.

Transport Covid-19 vaccins

“Vanwege onze specialistische kennis van en ervaring met zorglogistiek, vervoeren wij Covid-19 vaccins naar zowel apotheken als zorginstellingen. Iedereen herinnert zich wellicht de krokettenmaker die vaccins ging vervoeren. Dat was natuurlijk not done: er zijn zeer strikte voorwaarden verbonden aan het vervoeren van vaccins. Denk daarbij aan temperatuur en schokgevoeligheid. Wij verpakken de vaccins in schokabsorberend materiaal. Tijdens het vervoer wordt de temperatuur live gemonitord door onze collega's op kantoor.”

Temperatuur gecontroleerd transport

Voor het transport van temperatuur gecontroleerde goederen beschikt Omega over een uitgebreid wagenpark.



‘Omega staat garant voor kwaliteit, expertise en veel enthousiasme op het gebied van transport en logistiek’

Bij 15-25°C gecontroleerd transport wordt de temperatuur gemonitord dankzij aanwezige temperatuursensoren. Klanten kunnen het verloop zelf ook online volgen. Bij een afwijking in de temperatuur worden zowel chauffeur als de planningsafdeling van Omega gewaarschuwd en wordt er actie ondernomen. Het bedrijf beschikt over een GDP (Good Distribution Practices) gecertificeerde, 15-25°C gecontroleerde Healthcare hub in Houten.

Cold chain zendingen van 2-8°C kan Omega in overleg met de klant vervoeren in mobiele koelkasten. De koelinstallatie bestaat uit een koelunit voorzien van een verrijdbaar onderstel, een GPS-volgsysteem en een accupack,

waardoor er 16 uur onafgebroken actief gekoeld kan worden. Wanneer de temperatuur buiten de bandbreedte raakt, volgt er een alarmmelding en worden onmiddellijk maatregelen genomen. Door het gebruik van deze koelinstallatie kunnen cold chain zendingen door alle wagens van Omega vervoerd worden. Omega beschikt bovendien over wagens die 2-8°C of gecombineerd kunnen koelen. Deze wagens zijn ook uitgerust met sensoren en een GPS-volgsysteem zodat de status van de zending inzichtelijk is voor de klant.

Omega Logistics is altijd in beweging

“Omega staat garant voor kwaliteit, expertise en veel enthousiasme op

het gebied van transport en logistiek”, aldus Stephan. “Ons personeel is GDP gecertificeerd en wij zijn uiteraard compliant met geldende regelgeving en richtlijnen. Omega beschikt over pharma gecertificeerde auto’s; bovendien zijn wij GDP en ISO 9001:2015 gecertificeerd. Kortom: wij zijn de ideale partner in zorglogistiek.”

Omega is altijd in beweging, met een frisse blik naar de toekomst. Zo onderzoekt het bedrijf de mogelijkheid om ook luchtvracht te gaan vervoeren met de bussen. Stephan: “Uiteraard gedreven door mijn achtergrond en ons moederbedrijf. Daarnaast is recent de eerste TAPA 2 gecertificeerde bus in ontvangst genomen, gaan we ons ook focussen op spoedvervoer over de Benelux grenzen heen en start binnenkort de bouw van het nieuwe pand in Vianen, dat opgeleverd wordt medio 2022. Never a dull moment, zullen we maar zeggen.”



Meer informatie

www.omegalogistics.nl



DJMiddelkoop

Bijna 90 jaar jong en frisser dan ooit

Volgend jaar mag logistiek dienstverlener DJMiddelkoop spreekwoordelijk 90 kaarsjes uitblazen. Wie denkt dat dit familiebedrijf op deze respectabele leeftijd stilzit, heeft het mis. Integendeel, een nieuwe frisse visie en dito huisstijl bewijzen dat het bedrijf, gevestigd op bedrijvenpark Nieuw-Vennep Zuid, volop in ontwikkeling is. Cargo Magazine sprak met de directie, Rob Middelkoop.

Tekst **Esther Kort-Boreas**
Fotografie **DJMiddelkoop**

“De basis van DJMiddelkoop is solide”, zegt Rob. “Een betrouwbare partner zijn voor expediteurs, voor het nationale en internationale transport en de afhandeling van lucht- en zeevrachtzendingen. Wij zijn één van de schakels in de logistieke keten. Samen optrekken in de keten is een voorwaarde om niet alleen individueel maar ook als industrie te excelleren. Ja, ook deze keten is inderdaad zo sterk als de zwakste schakel. Alleen door goed samen te werken kunnen we community doelen bereiken en ik weet zeker dat onze partners dit ook zo ervaren.”

In het nieuwe logo van DJMiddelkoop,

dat vorig jaar werd onthuld, komen de drie pijlers van het bedrijf, air cargo, pharma en high value tot uitdrukking. Bij een nieuwe huisstijl hoort ook een bijpassende pay-off. Waar andere bedrijven het veelal hebben over operational excellence, bedacht DJMiddelkoop met een knipoog, maar wel met een duidelijke boodschap, een eigentijdse pay-off: Cooperational Excellence. “Uitblinken door coöperatie oftewel samenwerking dus. Dan heb ik het niet alleen over samenwerken met externe partijen in de keten maar zeer zeker ook over de interne samenwerking binnen ons bedrijf”, zegt Rob.

Transitie

DJMiddelkoop koos vorig jaar voor een heldere positionering en een nieuwe huisstijl. Rob: “Wij merkten dat de

vraag van onze klanten de afgelopen tijd veranderde. De behoefte aan gespecialiseerde diensten werd groter. Op die ontwikkeling hebben wij ingespeeld. Wij hebben de transitie doorgemaakt van een algemene logistieke dienstverlener naar een gespecialiseerde aanbieder van logistieke diensten. Dat houdt in dat wij bijvoorbeeld naast pharma transport, de afhandeling en opslag van pharma in ons breed gecertificeerde warehouse met drie klimaatzones aanbieden, wat tevens geheel gedekt is onder onze douanevergunning. Uiteraard beschikken wij ook over de vereiste Groothandelsvergunning hiervoor.”

DJMiddelkoop is lid van de Pharma Gateway Amsterdam, de alliantie van logistieke bedrijven rondom de luchthaven Schiphol met als gezamenlijk doel het garanderen van een gesloten keten voor farmaceutische luchtvrachtzendingen. DJMiddelkoop is TAPA FSR/TSR, CEIV Pharma, en GDP gecertificeerd.



Kruisbestuiving

Het nieuwe logo is opgebouwd uit drie elementen die samen een vierde, transparant element vormen, less is more ... Dit komt in de pijlers van de diensten zeker ook tot uitdrukking. Hiervoor geldt dat er een kruisbestuiving heeft plaatsgevonden tussen de basiselementen van de uitzonderlijke diensten. De flexibele instelling met betrekking tot air cargo vult het meer procesmatig gedreven werk voor pharma zeer goed aan. De veiligheidsnorm vanuit High Value gedreven processen ondersteunt op haar beurt ook weer zeer goed de andere disciplines binnen het dienstenpakket. Zo ontstaat een natuurlijk vermenigvuldigingsproces op alle specifieke diensten wat uniek is te noemen.

Screening faciliteit

Om de diensten voor de afhandeling van luchtvracht nóg completer aan te kunnen bieden, heeft DJMiddelkoop onlangs in eigen beheer een X-ray machine aangeschaft. Wat voorheen uitbesteed werd aan een derde partij, kan het bedrijf nu zelf organiseren. "Dit is een volgende stap in het ontzorgen van onze klanten en geeft nadere

invulling aan ons 'alles onder één dak' concept. De screening via X-ray of met EDD (Explosive Detection Dogs) wordt op efficiënte wijze ingepland via nauwe communicatie tussen de transportafdeling en onze export warehouse afdeling", vertelt Rob.

Duurzaam en innovatief

DJMiddelkoop streeft altijd naar efficiënte transportoplossingen en neemt haar verantwoordelijkheid in de reductie van CO₂-uitstoot. Niet voor niets is de Lean & Green Star behaald en geborgd in de visie van de onderneming. Lean & Green Stars geven erkenning voor het behalen van verschillende duurzame resultaten. De logistieke faciliteit van 8.000 m² in Nieuw-Vennep is eigendom van het bedrijf. De directie heeft hierin veel innovatieve investeringen gedaan, bijvoorbeeld door het plaatsen van ruim 2.000 zonnepanelen op het dak. Ook heeft DJMiddelkoop alle verlichting in het pand omgezet naar LED. Daarnaast wordt er samengewerkt met o.a. TNO aan innovatieve mobiliteitsprojecten, waarbij nu de aandacht uitgaat naar het in gebruik nemen van elektrische trucks.

Digitaal vooraanmelden

Dat DJMiddelkoop de air cargo industrie een warm hart toedraagt, blijkt wel uit haar deelname aan innovatieprojecten onder de vlag van het SCMP, het Schiphol Cargo Mainport Programma. Rob: "Als ketenpartner willen wij ons steentje bijdragen en zijn we vertegenwoordigd in twee werkgroepen, Digitaal vooraanmeldproces (eLink) en Milkrun, voor het opzetten van een efficiënt digitaal aanleverproces ten behoeve van de gehele air cargo community. Er wordt veel tijd geïnvesteerd samen met andere koplopers binnen onze industrie. Wekelijks worden acties voorbereid en uitgevoerd en is er overleg tussen alle stakeholders om een historisch resultaat te behalen voor een efficiënt logistiek export aanleverproces, waarbij informatievoorziening naar de voorkant van het proces wordt verplaatst. Als gevolg hiervan zijn de afhandelaren beter voorbereid en kunnen ze sneller trucks verwerken. De lange wachtrijen en -tijden voor zowel office als warehouse moeten voor eens

en altijd tot het verleden behoren. Dat hierdoor ook sprake is van een vermindering van CO₂-uitstoot is evident."

Familiebedrijf pur sang

Rob is samen met zijn broer en zwager aandeelhouder van het familiebedrijf. Ieder heeft zijn eigen rol binnen de onderneming en die formule werkt al tientallen jaren goed. Uit respect en dankbaarheid voor opa Dionisius Johannes Middelkoop, grondlegger van het bedrijf, wordt de officiële naamvoering – DJMiddelkoop – ondanks de geheel vernieuwde huisstijl strikt in ere gehouden. Het bedrijf telt 150 vaste medewerkers die stuk voor stuk enthousiast zijn over de transitie waarin DJMiddelkoop zich bevindt. "We doen het stap voor stap en we merken dat het zelfvertrouwen en de energie van ons personeel een flinke boost hebben gekregen." Samen met mijn zeskoppige management team hebben we de transitie bedacht en zo ook met succes uitgevoerd", verteld Rob met enige trots.

Opmaat naar 'een eeuw DJMiddelkoop'

"Uiteraard kijken we uit naar het 90-jarig bestaan van onze organisatie in 2022", zegt Rob. "Als het aan ons ligt, hebben we nog heel wat mooie jaren in het verschiet en markeert 2032 de viering van een eeuw DJMiddelkoop. Zoals gezegd willen we onze dienstverlening steeds verder uitbreiden in de specialistische hoek en gaan we onze betrokkenheid bij en inzet voor het behalen van community-brede doelen in de air cargo industrie nog meer vergroten. Onze klanten de beste service leveren en hen ontzorgen, daar staan wij voor; nu – morgen én over 10 jaar!"



Meer informatie

www.djmiddelkoop.nl
sales@djmiddelkoop.nl

Vrachtvolume op Schiphol

Goed voor de werkgelegenheid

Wat is de impact van Covid op de arbeidsmarkt in de luchtvracht? Wat zijn de verwachtingen met betrekking tot inhuur van tijdelijk personeel voor de rest van dit jaar? Cargo Magazine gaat hierover in gesprek met Nigel Wood, directeur van arbeidsbemiddelaar Labourlink.



Nigel Wood

Tekst **Esther Kort-Boreas**

Fotografie **Labourlink**

“De verwachting was dat er door covid veel mensen thuis kwamen te zitten en dat we te maken zouden krijgen met een groot aanbod aan beschikbare arbeidskrachten. Het tegendeel bleek echter waar. Mede door de NOW-regeling hoefden bedrijven geen mensen te ontslaan en konden de meesten hun baan behouden. Tegelijkertijd steeg de vraag naar uitzendkrachten. Dit had vooral te maken met de grote vrachtvolumes op Schiphol. De sterke vermindering van het aantal passagevluchten veroorzaakte een stijging van het aantal full freighter vluchten. Het personeel dat aan de passagekant werkte, werd ingezet bij vracht. Maar dat zijn twee heel verschillende werelden met ook een heel ander type

personeel. De passage mensen moesten ineens heel ander werk verrichten dan ze gewend waren.

Voor de afhandelaars was het fijn om eigen personeel in te kunnen zetten – ze hoefden immers niemand te ontslaan – maar in de praktijk bleek het toch een lastige switch. Gelukkig konden bedrijven als het onze, uitkomst bieden.”

Labourlink heeft veel arbeidskrachten uit het buitenland in dienst. Veel landen deden hun grenzen dicht en dat maakte het niet makkelijker om mensen in te vliegen. Het bedrijf heeft er alles aan gedaan om buitenlandse werknemers naar Nederland te krijgen. Wanneer bij een opdrachtgever covid werd geconstateerd, moesten de inhuurkrachten in quarantaine. Omdat inhuurkrachten soms bij wel vier opdrachtgevers werken, trof dit

ook de overige drie opdrachtgevers. Bovendien wonen de uitzendkrachten van Labourlink met maximaal drie anderen in een huis. Als er dus een in quarantaine moest, gold dat ook voor zijn of haar huisgenoten. “Hierdoor kwam er veel druk te staan op de bestaande medewerkers. We hebben er samen de schouders onder gezet en extra aandacht gegeven aan diegenen die aan het werk waren. Het welzijn van onze uitzendkrachten vinden wij erg belangrijk. Omdat velen de Nederlandse taal niet machtig zijn, konden zij de persconferenties van de overheid niet volgen. Wij hebben de informatie steeds vertaald en deze in een app-groep gedeeld. Je bent eigenlijk zoveel meer dan een werkgever,” zegt Nigel.

Uitdagingen in de uitzendbranche

Een uitzendkracht moet voor iedere opdrachtgever waar hij of zij aan de slag gaat telkens een aparte VGB (Verklaring van Geen Bezwaar) kunnen overleggen. De aanvraagprocedure is relatief lang en brengt aardig wat kosten met zich mee. “Omdat wij niet zeker wisten of mensen voor langere tijd bij ons zouden blijven, zijn er minder VGB's aangevraagd. Daardoor waren we minder flexibel in het inzetten van uitzendkrachten bij verschillende opdrachtgevers”, aldus Nigel.

‘Was vracht in het verleden het ondergeschoven kindje, de covid periode heeft goed duidelijk gemaakt dat vracht heel belangrijk is voor onze economie’

Over Labourlink

Het bedrijf, in 2006 opgericht door Nigel Wood, telt 12 werknemers waarvan 4 fulltime bezig zijn met vracht. Labourlink heeft ca. 160 uitzendkrachten van 20 verschillende nationaliteiten in dienst. Men is voornamelijk actief op Schiphol maar men heeft ook klanten in de metaalsector en niet-Schipholgebonden logistiek.

Labourlink doet niet aan tijdelijke contracten maar gaat langdurige relaties aan met zowel klanten als uitzendkrachten. Het bedrijf heeft kwaliteit hoog in het vaandel staan. Uitbreiding op andere luchthavens wordt niet uitgesloten maar dat mag nooit en te nimmer ten koste gaan van de kwaliteit van dienstverlening op Schiphol. Labourlink blijft doen waar ze goed in is: opdrachtgevers in de luchtvracht voorzien van goed, tijdelijk personeel.

Wat ook niet makkelijk is in de branche: er is geen sector CAO binnen vracht. Ieder bedrijf heeft zijn eigen arbeidsvoorwaarden en salarisschalen. Zo begint bij het ene bedrijf de ploegendienst om 6 uur in de ochtend en bij het andere bedrijf een uur later. Er is geen eenduidigheid waardoor het voor de inhuurkracht redelijk onoverzichtelijk kan zijn. Nigel: "De vraag is

wie dit moet oppakken. Er wordt al jaren gesproken tussen afhandelaars en vakbonden maar vanwege de diverse deel-CAO's zijn er helaas nog geen stappen gemaakt."

Verwachtingen voor 2021

"Ik denk dat de situatie in de rest van dit jaar ongeveer hetzelfde blijft. Mensen zullen mondjesmaat het vliegtuig

pakken; dit geldt zowel voor vakantiegangers als voor zakenmensen. E-commerce bestellingen zullen verder groeien, dit wordt ook ingegeven door het feit dat mensen veelal thuisblijven en hun geld anders gaan besteden. Vrachtvolumes zullen dan ook ongekend hoog blijven of zelfs nog groeien waardoor ik geen daling verwacht in het aantal aanvragen van opdrachtgevers. Was vracht in het verleden het ondergeschoven kindje, de covid periode heeft goed duidelijk gemaakt dat vracht heel belangrijk is voor onze economie", zegt Nigel tot besluit.

Meer informatie

www.labourlink.nl

info@labourlink.nl



Met onze jarenlange ervaring kunnen wij de bedrijven ondersteunen in al hun logistieke gevaarlijke stoffen uitdagingen.

E erkenning houder

Verpakken en documenteren van gevaarlijke stoffen

Wij hebben ruime ervaring in het verpakken, documenteren en anderszins verzendgereed maken van gevaarlijke stoffen. Of het nu om weg-, zee-, of luchtvracht gaat; uw zending is bij ons in goede handen en zal naar de hoogste standaarden en conform alle vigerende wet- en regelgevingen verpakt en gedocumenteerd worden, met inachtneming van al uw wensen m.b.t. planning, gewicht en volume.

Opslag van gevaarlijke stoffen

Wij zijn vergund om gevaarlijke stoffen op te kunnen slaan, met locaties op Schiphol en Rotterdam en onze jarenlange ervaring kunnen wij u de juiste oplossingen bieden.

Sample zendingen

Ons team is gespecialiseerd in het verpakken, documenteren en verzenden van uw samples.

Droogijs leverancier

Wij zijn ook uw leverancier voor droogijs. Voor (her)verpakken en re-icing.

Consultancy

Of het nou gaat om het veilig opslaan, verpakken, of verzenden van gevaarlijke stoffen; wij kunnen u voorzien van juist advies.

Training

Wij kunnen u in samenwerking met onze partners door heel Nederland een ruim aanbod van opleidingen aanbieden, zowel klassikaal als digitaal.

Fokkerweg 300 Bldg 8F
1438 AN Oude Meer
020-2272930
info@vertexdg.com
www.vertexdg.com

Tekst en fotografie **Riege**

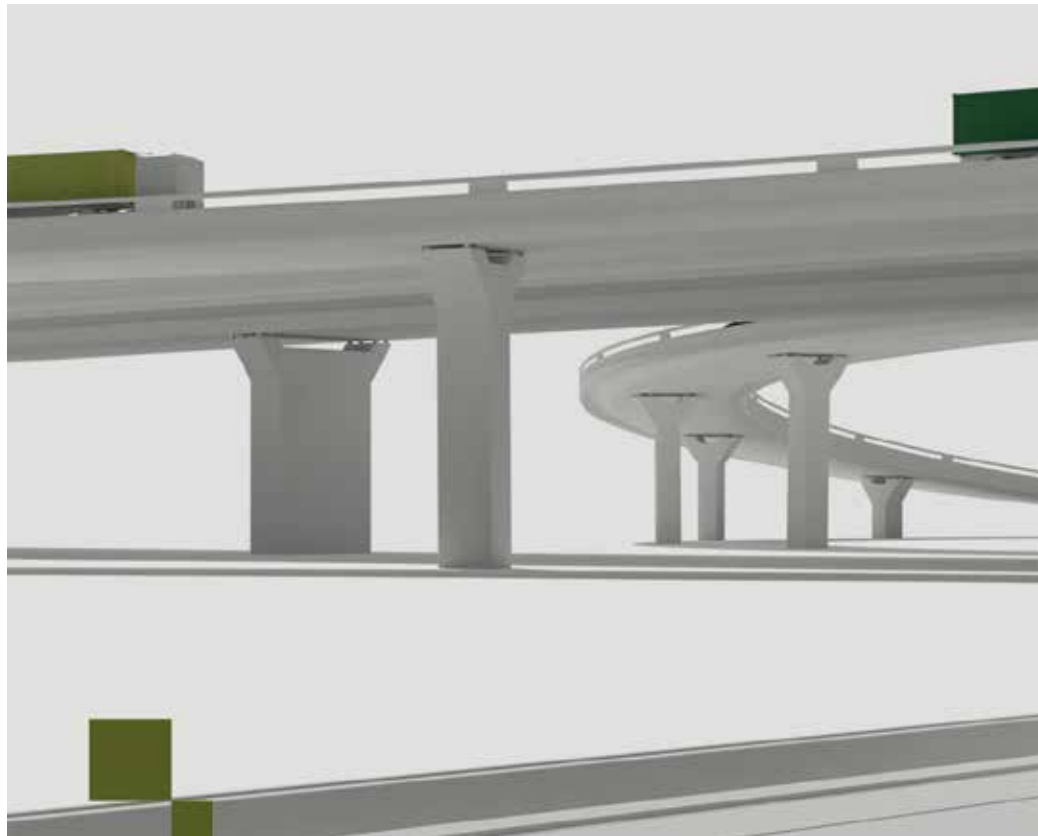
Digitale gegevensoverdracht als een universele oplossing voor gegevenschaos

Expediteurs hebben de voordelen van digitale gegevensoverdracht al lang geleden ingezien: snellere en eenvoudigere afhandeling van zendingen via systemen die met elkaar communiceren; kostenefficiëntie doordat er minder tijd wordt besteed aan de afhandeling van zendingen; directe gegevensoverdracht via interfaces geleverd door softwareleveranciers; uniforme cloudgebaseerde oplossingen die grensoverschrijdende informatie- en gegevensuitwisseling mogelijk maken en bovendien een aanzienlijke vermindering van het papierverbruik mogelijk maken, in navolging van de duurzaamheidsbenadering van handelsovereenkomsten binnen de Europese Unie. De toekomst van logistiek is onbetwistbaar digitaal, en degenen die willen blijven acteren op de wereldmarkt moeten een toekomstgerichte softwareoplossing kiezen en bereid zijn om de kennis en gegevens die daarbij horen te delen.

Initiatieven op internationaal niveau

Om de hoeveelheid van systemen en dataformaten te standaardiseren en processen binnen de wereldwijde toeleveringsketen te digitaliseren zijn stakeholders, d.m.v. internationale initiatieven, hard aan het werk om oplossingen in de logistieke sector te vinden.

Het ONE Record-initiatief van IATA heeft de basis gelegd voor een end-to-end digitale toeleveringsketen waar gegevens eenvoudig en transparant kunnen worden gedeeld in slechts één systeem van stakeholders, communities en dataplatformen. Cargo IQ, een stakeholdergroep van verschillende spelers in de logistiek ondersteund door IATA, heeft de taak om uniforme kwaliteitsnormen voor luchtvracht te ontwikkelen en deze op internationaal niveau te implementeren. Hoewel deze initiatieven bijdragen aan de standaardisering en digitalisering van voor zending



Digitalisering daagt samenwerking in logistiek uit

Digitalisering is al geruime tijd een issue in de logistieke wereld. De bereidheid binnen de branche om gegevens te delen en daarmee de digitalisering te stimuleren, stagneert echter. Hoewel internationale initiatieven de mogelijkheid moeten bieden om informatie en knowhow uit te wisselen, verloopt de transformatie naar een digitale standaard nog steeds traag. Lokale initiatieven bereiken hierin veel meer doordat ze zich richten op het wezenlijke: samenwerking.



relevante gegevens in het transport en duidelijk aantonen dat de wereldwijde toeleveringsketen alleen met succes kan worden bediend door samenwerking en gegevensuitwisseling, wordt het proces vertraagd door een algemene onwil om klantgegevens te delen.

Als ontwikkelaar van de forwarding software Scope met de visie van onbeperkte samenwerking in de wereldwijde toeleveringsketen, neemt

Riege Software regelmatig deel aan deze initiatieven en werkgroepen en ondersteunt zij hun klanten en partners bij projecten die digitalisering in de logistiek stimuleren.

CargoHub Trucking CDM als lokale pionier in de digitaliseringsaanpak

Platformen, zoals het CargoHub Trucking CDM dat op Schiphol is gelanceerd, spelen een belangrijke rol in

het digitaliseringsproces. Het digitale platform is ontworpen om wachttijden voor vrachtwagens op luchthavens tijdens het laad- en losproces bij afhandelaars te verminderen, de planning en coördinatie te verbeteren en de vrachtafhandeling op de luchthaven te versnellen. Gezien de extra druk en uitdagingen waarmee expediteurs worden geconfronteerd terwijl de pandemie voortduurt, is dit een noodzakelijke en juiste stap in de richting van digitalisering in de logistiek.

Riege Software ondersteunt de ontwikkeling van platformen zoals Trucking CDM, dat vrachtbewegingen tussen wegtransporteur en afhandelaars transparant weergeeft, wat helpt bij het visualiseren en optimaliseren van afhandelingsprocessen in een digitale omgeving met strategische knowhow en relevante informatie namens haar klanten.

Riege Software in Nederland

In maart 2021 vierde de Nederlandse vestiging van Riege Software haar 10-jarig jubileum. Henk Boorsma en Martin Bos zijn de oprichters van de vestiging en bekende gezichten in de expeditiebranche. Beiden hebben meer dan 30 jaar ervaring in de logistieke sector. Met kennis van de dynamische expeditiemarkt, de huidige klantwensen en dagelijkse uitdagingen in de branche, is Riege Software er in de afgelopen tien jaar in geslaagd om bijna 1.500 gebruikers in de Benelux te overtuigen van het Scope transport management systeem.

Contact

Henk Boorsma
Managing Director Riege Software Benelux
henk.boorsma@riege.com
+31 343 452 353

Anastasia Kazantzis
Head of Public Relations
Riege Software
kazantzis@riege.com
+49 2159 9148 315

Kales Airline Services

Simply great service

Eind vorig jaar trad Sebastiaan Scholte aan als CEO van GSA Kales Airline Services. De vrachtveteraan bracht een flinke dosis ervaring en enthousiasme mee. Cargo Magazine ging met hem in gesprek over de nieuwe generatie in luchtvracht, TIACA en de kracht van Kales.



Sebastiaan Scholte

Tekst **Esther Kort-Boreas**
Fotografie **Kales Airline Services**

“De jeugd heeft de toekomst” begint Sebastiaan zijn verhaal. “Dat geldt in alle sectoren dus ook in de logistiek. Maar hoe kunnen wij onze industrie aantrekkelijk maken voor – laat ik het noemen – de nieuwe generatie? Hoe vergaart die generatie informatie over de dynamiek van luchtvracht? Wat doen de afzonderlijke schakels in de supply chain? Wat drijft hen en wat zijn de onderlinge relaties en interacties? Wat zijn de kpi’s voor truckingbe-

drijven? Wat is het verdienmodel van een airline?

Op al die vragen moeten wij antwoord geven. Niet alleen om jongeren te enthousiasmeren voor onze mooie industrie maar ook om onderling begrip te kweken voor elkaars businessmodel. Er zijn uiteraard meerdere opleidingen op gebied van logistiek maar de vraag is of die bovenstaande onderwerpen voldoende behandelen.”

Eiland

“In onze industrie zit iedereen nog te veel op zijn eigen eilandje en doet zijn ding. Er is weinig inzicht in de

dynamiek bij de andere spelers. Hoe dat komt? Vaak wordt gezegd, we doen het al jaren zo maar dat is een achterhaald idee in deze tijd. Vaak wordt gedacht: ik hou mijn kennis en mijn data bij me want dan heb ik macht. Dat is een achterhaalde opvatting. Kennis delen en transparantie gééft juist macht. Macht aan de hele keten om beter te functioneren. Maar zolang ‘in-transparantie’ het verdienmodel van een ketenpartij is, dan verandert er niets.”

Jongeren groeien op in een digitale wereld. Moet de vrachtindustrie een moderniseringslag doormaken op dat gebied?

Sebastiaan: “De trend van verdergaande digitalisering is reeds ingezet. Soms is echter nog steeds papierwerk nodig. Luchtvrachtzendingen gaan de hele wereld over. Niet alle landen zijn even ver in de digitale ontwikkeling dus op bepaalde corridors gaat de communicatie nog op de ouderwetse manier. Gelukkig neemt het aantal lanes waarop alles digitaal verloopt steeds verder toe.”

TIACA

Sebastiaan heeft enkele jaren binnen TIACA – The International Air Cargo Association – een zeer actieve rol gespeeld. Toen hij aan de slag ging bij TIACA stond de belangenorganisatie er niet florissant voor. Er zijn inmiddels efficiëncyslagen gemaakt door bijvoorbeeld de samenwerking aan te gaan met Messe Munchen met betrekking tot de 2-jaarlijkse vrachtbeurs die overigens niet meer op verschillende continenten plaatsvindt maar een vaste plek in Miami heeft gekregen. TIACA richt zich op het aantrekkelijk(er) maken van de industrie voor jongeren. Een van de manieren waarop dat kan is het instellen van een traineeship bij meerdere spelers in de keten samen. Jongeren kunnen als trainee bij verschillende bedrijven ervaring opdoen

Enkele ontwikkelingen die van invloed zijn op het krachtenveld in luchtvracht:

1. Total cargo management: de GSA neemt alle activiteiten over van een – doorgaans – kleinere airline.
2. De GSA neemt zelf steeds meer positie in en neemt risico's om zelf capaciteit in te kopen via bijvoorbeeld chartering of het afnemen van Block Space Agreements.
3. Een shipper die eerst om capaciteit vroeg aan de forwarder, gaat zelf capaciteit aanbieden met eigen kisten (bijvoorbeeld Amazon).

en een kijkje in de keuken nemen. Zo kunnen ze in de praktijk de verschillen tussen de schakels in de keten ervaren.

Trends

Sebastiaan is van mening dat de rol van de GSA zeker niet is uitgespeeld. "Waarom moet je als airline op alle stations ter wereld eigen personeel hebben? Het is veel efficiënter om een GSA in te schakelen met kennis van en ervaring in de lokale markt. Overigens, het is eigenlijk GSSA; niet alleen

Sales maar zeker ook de Service component is belangrijk. Je bent als vertegenwoordiger van een airline namelijk als het ware de airline zélf."

"Heel actueel: corona heeft luchtvracht in de spotlight gezet. Het belang van luchtvracht werd daardoor – voor zover nog niet bekend – ineens een stuk duidelijker, ook op boardroom niveau. Er komen nieuwe freighter maatschappijen bij die kansen zien door het wegvallen van passage verbindingen", zegt Sebastiaan.

Wat is de kracht van Kales?

"Daar kan ik kort over zijn", aldus Sebastiaan. "Simply great service: dat is ons motto. Geen toeters en bellen maar een 'can do' mentaliteit gebaseerd op drie pijlers 'flexibility, reliability & agility'"

Op de vraag wat zijn ambitie is binnen de ondernemende GSA die de Kales organisatie is, antwoordt Sebastiaan: "Innoveren, digitaliseren, partnership met airlines uitbouwen. Ontwikkelen. Meer groei realiseren in de landen waar we actief zijn. Alleen 'op de winkel passen' is namelijk niet mijn ding" zegt hij tot besluit.

Meer informatie

www.kales.com



Juridisch specialist op het gebied van handel, transport en logistiek



SWDV ADVOCATEN
maakt het verschil

SWDV Advocaten
Taurusavenue 181, 2132 LS Hoofddorp
023-5175100
advocaten@swdv.nl
www.swdv.nl



Cargo damage app

Schaderapportage vracht vereenvoudigd tussen afhandelaar en luchtvaartmaatschappij

Adequate en accurate schaderapportages aan vracht dienen een belangrijk doel. Het stelt de luchtvaartmaatschappij in staat om de verlader tijdig te kunnen informeren over mogelijke service failures en om bijvoorbeeld nadere instructies te verkrijgen inzake het herverpakken van de zending. Ook helpt een goede vastlegging van schade om het verloop van claims te bespoedigen en kunnen de gegevens worden gebruikt om te leren van fouten in het proces op basis waarvan kwaliteitsverbeteringen kunnen worden doorgevoerd.

Tekst **Esther Kort-Boreas**
Fotografie **AirBridgeCargo Airlines,**
Menzies World Cargo

Gelukkig is het meer uitzondering dan regel dat zich schades voordoen en aan de vervoerende airline moeten worden doorgegeven. De manier waarop dat gebeurde was aan een dringende moderniseringsslag toe. Daarover gaan we in gesprek met Henk-Jan van Keulen, Country Manager Nederland AirBridgeCargo Airlines en Erwin Roelvelde, Projectleider Cargo Operations Menzies World Cargo (Amsterdam) die de airline afhandelt.

Erwin: “In de oude situatie werd bij constatering van schade aan een

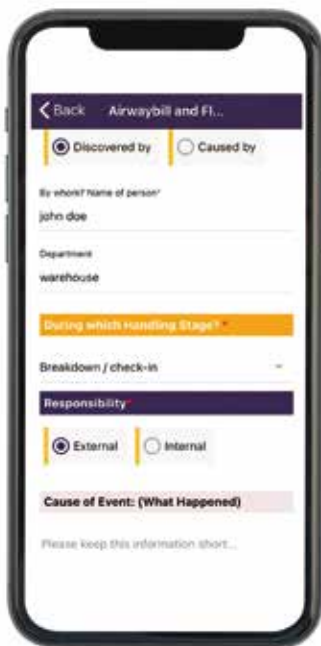
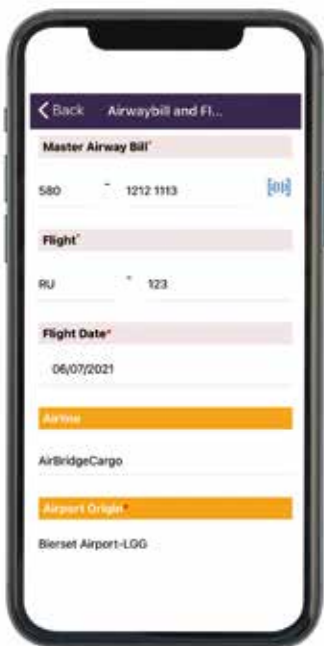
zending een rapport opgemaakt in Word of Excel. Foto's werden later toegevoegd. Alles gebeurde op een desktop computer, dus niet terplekke bij het schadegeval zelf. Dan was de vraag: naar wie moeten we het rapport sturen? De juiste mailadressen van betrokken personen bij de carrier moesten opgezocht worden. Was een medewerker inmiddels vertrokken, dan rees de vraag wie zijn of haar taken had overgenomen. Niet heel efficiënt natuurlijk maar er was geen alternatief.

Om dit proces te kunnen optimaliseren zijn wij enkele jaren geleden gebruik gaan maken van een internet-based applicatie van CargoHub ter vervanging van Word en Excel.

Veel handiger want alle informatie werd opgeslagen in een centrale database en was direct geïntegreerd met ons kwaliteitsmanagement systeem. Echter, een aantal beperkingen bleef aanwezig. Zo dienden aangewezen medewerkers nog steeds het verzenden van het rapport te autoriseren, gaf het schaderapport voor onze medewerkers nog te veel ruimte voor ‘eigen interpretaties’ en moest het schaderapport nog steeds worden aangemaakt via een desktop computer. Last but not least, het verzenden van het rapport en het selecteren van de juiste contactpersonen was ook altijd nog een handmatig proces.”

Naar aanleiding van de input die door Menzies werd aangereikt is de applicatie de laatste 24 maanden verder ontwikkeld en nu een onderdeel van het Cargo Claims Loss Prevention Programma (www.cclp.aero) voor luchtvaartmaatschappijen en afhandelaars.

Erwin: “Schaderapporten kunnen nu terplekke worden opgemaakt met behulp van een zeer gebruiksvriende-



lijke mobile app en ook de foto's kunnen direct worden toegevoegd. Ook de vragenlijst voor onze medewerkers is duidelijk en de applicatie kan op een slimme manier de classificaties van schades en financiële risico's berekenen. De aansprakelijkheid voor de luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren is gebaseerd op een bedrag per kilogram en de applicatie kan deze risico's inzichtelijk maken. Wij hoeven niet meer zelf de correcte emailadressen van de airline erbij te zoeken voor het versturen van het schaderapport en rapporten worden in ons geval automatisch binnen 30 minuten na opmaak verzonden. Hiermee voldoen wij te allen tijde aan de service level agreement van de airline met betrekking tot rapporteren van schades."

Verbeteren van kwaliteit en efficiency

Erwin: "De 'root cause investigation' is een essentieel onderdeel van het schadeproces. De mogelijkheid om voor interne doeleinden gegevens met betrekking tot oorzaak van schade vast te leggen is ook voorzien. De real-time schadegegevens in het CCLP programma geven ons inzicht in o.a. de frequentie, de aard, de locatie en de oorzaak van schades. Dit stelt ons beter in staat om de juiste verbeteracties door te voeren om schades te

voorkomen en de kwaliteit van onze dienstverlening te verbeteren.

De drempel om een schaderapport in te vullen in de app moet zo laag mogelijk zijn. In ons Warehouse Management Systeem staan de data van alle zendingen. Door de koppeling tussen ons WMS en de CCLP applicatie hoeven gegevens niet meer handmatig van het ene systeem ingevoerd te worden in het andere systeem. Daardoor kunnen wij efficiënter werken en de airline sneller van een schaderapport voorzien."

Toegevoegde waarde vanuit airline perspectief

Henk-Jan: "Het systeem is een enorme verbetering ten opzichte van de oude manier. Voorheen kregen wij allerhande losse documenten en foto's en nu staat alles overzichtelijk bij elkaar in één systeem. Op basis van een helder overzicht kan sneller worden bepaald wat de opvolging moet zijn. Kan de zending zijn weg vervolgen of moet het beschadigde collo gestopt worden? Het rapport dat wij ontvangen is in een klein pdf format en ook kunnen wij via de mobile CCLP app toegang krijgen tot alle schade rapporten. De verzending van de schaderapporten kan door ons ingesteld worden waarbij ook de stations van origin en destination kun-

nen worden betrokken. We kunnen alle ontvangen schade rapportages nu onmiddellijk delen met de klant van wie de zending is en hiermee onze customer service naar een hoger plan tillen.

Een tip voor de ontwikkelaar: Het zou heel prettig zijn als wij als airline ook onze eigen foto's van de zending met schade kunnen toevoegen in de CCLP app. Het liefst willen wij via de app met één druk op de spreekwoordelijke rode knop een zending onmiddellijk kunnen stoppen maar we begrijpen heel goed dat die actie via het Warehouse Management Systeem van Menzies uitgevoerd moet worden."

Beide heren sluiten af: "De CCLP applicatie heeft zijn toegevoegde waarde voor het schadeproces nu al bewezen. Het heeft een eenvoudige functionaliteit en de communicatie over schades is efficiënter en beter geworden."

Meer informatie

www.airbridgecargo.com
www.menziesaviation.com

Snellere afhandeling exportvracht met Digitaal Vooraanmelden

De afhandelaren op Amsterdam Airport Schiphol werken vanaf begin 2021 met het digitaal vooraanmelden van lokale exportvracht. In september 2020 tekenden Worldwide Flight Services, dnata, Air France KLM Martinair Cargo, Menzies Aviation Netherlands B.V. en Swissport Cargo Services hiertoe een Best Effort verklaring.

Tekst **ACN**

Doel van de digitalisering is het proces van aanvoer, administratief verwerken en lossen en laden van exportgoederen op de luchthaven efficiënter, duurzamer, veiliger en betrouwbaarder in te richten. Dankzij de digitale of elektronische vooraanmelding kan dat grotendeels contactloos wat in de anderhalvemetersamenleving een absolute noodzakelijkheid is. Vanaf 1 september 2021 wordt het systeem standard practice. Digitaal aangemelde vracht krijgt prioriteit, niet digitaal aangemelde vracht krijgt vanaf dan te maken met extra kosten, naast de vaak tijdrovende administratieve afwikkeling bij de balie op de luchthaven.

Onmisbare stap richting toekomst

Digitaal vooraanmelden is een onmisbare stap in de efficiencyslag die de

Schiphol-community gezamenlijk aan het maken is. Het is een van de onmisbare puzzelstukjes in het proces van digitaal registreren, authenticeren, identificeren en autoriseren van exportvracht en de vervoerder van de vracht die land-side zijn goederen moet afleveren. Het is een geautomatiseerd communicatiekanaal tussen enerzijds expediteurs en/of transporteur en anderzijds de afhandelaren op de luchthaven. Expediteurs of transporteurs melden de exportgoederen elektronisch aan vóór de chauffeur met de goederen koers zet naar Schiphol. Het systeem komt er op neer dat de electronic Air Waybill (eAWB) al volledig is ingevuld vóór een lading de poorten van Schiphol bereikt.

Eenmaal op de luchthaven krijgt de chauffeur bij de slagboom van de afhandelaar met één swipe met zijn



Maarten van As

ACN-pas over de cardreader te horen of hij voldoet aan alle aanleveringsvoorwaarden, inclusief security check, en naar welke dock hij of zij kan rijden voor het lossen van de lading. Maarten van As, managing director van ACN, ziet een flink aan voordelen: "Dankzij digitaal vooraanmelden kunnen vervoerders en expediteurs de afhandeling van exportvracht helpen versnellen. De noodzakelijke papierwinkel van de lading wordt namelijk al voor aankomst op de luchthaven verwerkt. We maken zo een einde maken aan

Digitaal aangemelde vracht krijgt prioriteit, niet digitaal aangemelde vracht krijgt te maken met extra kosten.



In september wordt Digitaal Vooraanmelden in de Schiphol Ready-for-Carriage procedure opgenomen. Dat lijkt ver weg, maar er is nog maar vier maanden te gaan. Ben je nog niet aangesloten, neem dan nu contact op met de helpdesk van Cargonaut en ga van start: +31 (0)20 6530808

de wachtrijen van vrachtwagens en chauffeurs op het luchthaventerrein. Dat heeft tal van voordelen: minder congestie, minder CO₂-uitstoot en niet meer hutjemutje in een klein kantoor wachten tot de papierwinkel is afgehandeld. Minder persoonlijke contacten zijn met het oog op corona ook gewoon belangrijk nu." Digitaal vooraanmelden kan bovendien functies als track- & tracesysteem; alle relevante partijen zijn op de hoogte dat de goederen op Schiphol zijn en kunnen daar op anticiperen.

Systeem staat fouten maken niet toe

Het digitaal vooraanmelden gebeurt volgens één standaard waarbij een aantal onderdelen afgevinkt worden. Alleen als alle gegevens volgens de regels zijn ingevuld, krijgt de eAWB vijf groene bolletjes ofwel groen licht. Dankzij het voorwerk is een tussenstop op de luchthaven bij de balie van de afhandelaar niet altijd meer nodig. Ook kunnen eerder fouten uit de aangeleverde data gehaald worden.

Wacht niet af

Een flink aan bedrijven is inmiddels enkele maanden aan het testen. Een best efforts-werkgroep koplopers en Cargonaut fungeert daarbij als klankbord. Elke twee weken wordt daar doorgenomen hoe het gaat en of het proces optimaal is ingericht. De nieuwe werkwijze tussen de oren krijgen heeft soms wel wat voeten in de aarde omdat het werk bij veel

bedrijven al jarenlang op een bepaalde manier wordt gedaan. Wacht daarom vooral niet af, waarschuwen de voorlopers die zeggen zelf nog volop bezig te zijn met bijschaven in hun systemen en processen.

De groep koplopers die het systeem al gebruikt vertegenwoordigen hoge volumes waarmee het vliegwiel gaat bewegen. Het is nu zaak om het aantal zendingen verder omhoog te krijgen en digitaal vooraanmelden bij zo veel mogelijk grote en kleine partijen op en om Schiphol volledig in de systemen te integreren. Cargonaut en ACN staan actief klaar om dit te begeleiden.

Meer informatie

www.acn.nl/digitaal-vooraanmelden

www.cargonaut.nl/elink



TCS WORLDWIDE
TIME CRITICAL SOLUTIONS

Onboard Courier | Air Cargo Charter | Dedicated Drive Intra-Europe

Neutral provider offering time-critical solutions to freight forwarders only

Flexible choice of carriers and suppliers
From any pick-up location to any delivery address
Worldwide assistance with customs clearance facilities

We continuously support our customers, from the moment a request is received till the final delivery of the consignment.

Our round the clock customer service is built on three pillars:

- ➔ Listen to our customer
- ➔ Customer is part of our team
- ➔ Be honest and act sincere

24/7/365 TCS Desk

✉ tcs@tcs-worldwide.com ☎ +31 20 247 9999 🖱 www.tcs-worldwide.com

Learning communities in de logistiek

Een instrument voor innovatie en leren

Het leven is continu leren. Een 'rijke' en veelzijdige leeromgeving draagt bij om dit ook daadwerkelijk te bewerkstelligen. Jong of oud, student of professional. Leren is van alle tijden en hiervoor dient de kennisinstelling haar onderwijs en onderzoek in te zetten ten behoeve van innovatie en vernieuwing voor bedrijfsleven en overheid. De doelstelling is een symbiose na te streven in een zgn. triple/quadruple helix setting.

Tekst **Dr. Donald Ropes, Dr. Han van Kleef, Dr. Richard de Jong en Drs. Giovanni Douven, Onderzoeksgroep Leren & Ontwikkelen in Organisaties, Hogeschool Inholland**

Om concurrerend te blijven zullen logistieke ondernemingen telkens en voortdurend moeten blijven innoveren. Ook zijn er in toenemende mate duurzaamheidseisen vanuit zowel de klant, de omgeving en de overheid. Daarbij zien we dat de complexiteit van logistieke ketens verder toeneemt, hetgeen een enorme uitdaging is voor het inrichten van de bijbehorende logistieke processen. De logistiek professional heeft hierin een sleutelrol om met de benodigde kennis en vaardigheden daadwerkelijk te kunnen bijdragen aan de gewenste innovaties.

Vanuit de Topsector Logistiek zien we dat learning communities een manier kunnen zijn om ervoor te zorgen dat bedrijven aan innovaties werken

en tegelijkertijd ook investeren in hun menselijk kapitaal. Het concept van learning communities werd in 2016 door de topsectoren naar voren geschoven als model voor het verbinden van leren, werken en onderzoeken. Learning communities op het vlak van logistiek zijn publieke-private samenwerkingsverbanden waarin stakeholders van bedrijven, overheden en kennisinstellingen samenwerken aan logistieke uitdagingen. Het idee is dat learning communities stakeholders in de gelegenheid stellen om zelf te innoveren en zich daarbij de benodigde kennis, vaardigheden en ervaring 'eigen' maken, hetgeen de slagingskans van de innovatie verhoogt. Learning communities zijn dus belangrijk voor levenslang ontwikkelen van medewerkers, maar vooral ook nodig door de specifieke en complexe aard van veel logistieke innovaties.

Deze leer-werk omgevingen ontstaan niet vanzelf. De learning communities

herbergen een hoog niveau van complexiteit. Deze complexiteit komt door de opgave zelf waaraan gewerkt wordt, maar ook door de diversiteit - en verschillende belangen - van de vele betrokken stakeholders. Waar het op neer komt is dat learning communities op een bepaalde wijze gecultiveerd en gecoördineerd moeten worden, anders komen ze niet van de grond, werken ze niet goed of vallen ze uit elkaar. Het project Trucking CDM 2.0 is een triple helix, multi-disciplinaire learning community, bezig met het oprichten en inrichten van een digitaal platform voor het verbeteren van de afhandeling van luchtvracht. CDM staat hierbij voor Collaborative Decision Making, de kern van samenwerken en samen beslissen. Het project is een mooi voorbeeld van wat een learning community in de logistiek kan bereiken als je het op een systematische manier ontwikkelt en coördineert.

Ketenregie door middel van het project Trucking CDM 2.0

Ketenregie is een centraal en complex onderwerp vanuit de topsector logistiek. Ketenregie rondom een knooppunt of hub met wisselende stakeholders zorgt daarbij voor nog specifiekere uitdagingen. De Hogeschool Inholland heeft dit onderwerp



eind 2019, met het project Trucking CDM 1.0, ter hand genomen en sindsdien verder onderzoek verricht naar het functioneren en de invulling van dit Cross Chain Control Center (4C). In de periode tot en met vandaag zijn ongeveer 15 studenten geplaatst bij allerlei bedrijven om te zien of digitaal samenwerken en verdergaande connectiviteit van bedrijfsprocessen en systemen kan helpen in de oplossing van de nogal structurele en hardnekkige problemen voor diverse stakeholders in de luchtvrachtoperaties aan de landzijde van Schiphol. Met het Trucking CDM platform is een doorbraak voorhanden om significante verbeteringen te kunnen genereren. Een einde aan wachtrijen, papierwerk en lange doorlooptijden met daarbij 'real-time' en gedetailleerde zichtbaarheid van alle vrachtpakketten binnen de logistieke luchtvrachtketen. Door een driejarige strategische samenwerking met CargoHub en diverse partijen in alle schakels van de keten is er, via de doorontwikkeling in Trucking CDM 2.0, continuïteit van onderzoek. We zien dat de laatste technologische ontwikkelingen een plaats krijgen binnen dit 4C IT-data platform en dat het platform stap voor stap verder in de keten gaat worden geïmplementeerd.

‘Het idee is dat learning communities stakeholders in de gelegenheid stellen om zelf te innoveren en zich daarbij de benodigde kennis, vaardigheden en ervaring ‘eigen’ maken, hetgeen de slagingskans van de innovatie verhoogt’

Learning communities zijn omgevingen waarin innovatie en leren hand-in-hand kunnen gaan

Bij complexe bedrijfsverstijgende innovaties met veel stakeholders is er geen lineaire ontwerpbenadering mogelijk. Er is een intuïtief beeld van (oplossings-)richting. Maar de invulling van de innovatie, stappen zetten, leren, bijsturen, vervolg stappen zetten, etc. kan alleen op basis van steeds

weer nieuwe inzichten, kennisontwikkeling en ervaring opdoen bij alle betrokken partijen. Samen kom je op een hoger niveau in de samenwerking en gaat de innovatie echt werken. Dat geldt zowel voor de inhoudelijke uitwerking als voor het aan boord komen en houden van de vele betrokken partijen. Dat gebeurt overigens met Trucking CDM op een mooie wijze. Deze aanpak heet effectuation: uitgaan van een idee, met bestaande middelen en partners, en dan al onderzoekend en proberend, vaak ook intuïtief, nieuwe oplossingen te ontwikkelen, en aanvullende middelen en partners te vinden. Het idee van een 4C als Trucking CDM moet inhoudelijk uitkristalliseren, heeft meerdere geïnteresseerde partijen nodig die interesse hebben in ontwikkeling en implementatie.

In een learning community krijgen leerprocessen vorm wanneer intuïties, ideeën, betekenissen, informatie en kennis door de deelnemers met elkaar worden gedeeld en op nieuwe manieren worden gecombineerd. Voorwaarde voor dit leren en innoveren is dat deelnemers in staat worden gesteld om met elkaar te discussiëren, onderhandelen, overleggen en samen te werken. Dit vraagt om de inzet van specifieke competenties bij de leiding,



CARGOHUB

QUALITY & COMPLIANCE PLATFORM



5 RISK ASSESSMENT & MONITORING

3 CORRECTIVE AND PREVENTIVE ACTIONS



1 IDENTIFY, REGISTER & MANAGE

Event management - License monitor - Audit management - Document management

+31 (0)6 4321 6457

support@cargohub.nl

www.cargohub.nl



zoals: netwerkvaardigheden, een neutrale houding, kunnen communiceren met andere culturen, luistervaardigheden en de bekwaamheid om democratische besluitvorming mogelijk te maken. Praktijkervaring met innovatie in het vakgebied is nodig om innovatieprojecten effectief te kunnen leiden.

Kritische succes factoren (KSF) van learning communities

Succesvolle learning communities zijn opgericht volgens een plan, gebaseerd op een aantal kritische succesfactoren. Deze factoren kunnen we opdelen in vier thema's, namelijk

1. Inhoud,
2. Structuur,
3. Processen,
4. Cultuur.

Ad 1) Inhoud

Inhoud in een learning community gaat over een integrerende vraag waarmee iedereen bezig is. Dit vormt de basis voor de KSF 'gemeenschappelijke belang'. Er moet ook een element van urgentie gevoeld worden door alle partijen. Dit is een tweede KSF.

Juist bij het werken aan complexe vraagstukken (bijvoorbeeld op het vlak van duurzaamheid) komen de factoren 'gemeenschappelijk belang' en 'urgentie' onder druk te staan. In het Trucking CDM project zien we dat de partijen in de keten van afhandeling van luchtvracht vrijwel allemaal eenzelfde verzameling van problemen ervaren: lange wachttijden, lange doorlooptijden, nog veel handmatig papierwerk en weinig zicht op de processen en status in de keten. Tegelijkertijd stijgen de eisen die aan duurzaamheid worden gesteld. Er is dus sprake van een gemeenschappelijk doel rondom het verbeteren van diensten en producten. Het IT-data platform zal toegevoegde waarde dienen te leveren voor de taken van het individu, de afdeling en de aangesloten bedrijven. "Naast de lagere kosten en verhoogde opbrengsten in monetaire zin, kan het IT-data platform ook op andere vlakken bijdragen zoals een verbeterde service naar de klanten, een verduurzaming van de logistiek, een robuustere of veerkrachtigere keten, een kansen creërende logistiek,

'Vanuit de Topsector Logistiek zien we dat learning communities een manier kunnen zijn om ervoor te zorgen dat bedrijven aan innovaties werken en tegelijkertijd ook investeren in hun menselijk kapitaal'

verankering van industriële activiteit, clustereffecten en maatschappelijke baten." (Eric Brouwers, ProSales en Bart Vannieuwenhuysse, TRI-VIZOR)

Ad 2) Structuur

De structuur van een learning community moet zorgen voor een efficiënte uitwisseling van kennis en informatie tussen de stakeholders. De leiding van een learning community heeft hierin een faciliterende functie. De ontwikkeling van het IT-platform vindt plaats vanuit een centrale organisatie CargoHub. De brede toepassing kan echter niet worden aangestuurd, laat staan afgedwongen, vanuit deze organisatie. Op basis van pilots bij een groot aantal betrokken partijen in de keten wordt steeds nieuwe functionaliteit getoetst en wordt niet alleen een basis gelegd voor doorontwikkeling van IT-functionaliteit, maar ook voor verdere implementatie van het IT-data platform. Het welslagen van een 4C is haalbaar mits de aansturing dan wel organisatie van de samenwerking van een deugdelijk bestuur wordt voorzien.

Ad 3) Processen

De doelstellingen van innovatie en meer duurzame oplossingen vragen om processen van uitwisseling van ideeën, kennis en informatie. Ruimte is nodig voor gezamenlijke processen van verkennen, onderzoeken, experi-

menteren, onderhandelen, besluiten nemen, monitoren en evalueren. Een kwalitatief goede uitvoering hiervan, waarin onderling vertrouwen en een gezamenlijke cultuur wordt opgebouwd, vraagt om regelmatige bijeenkomsten van voldoende lange duur en onder deskundige begeleiding. Hierin kan ruimte zijn voor de eerder genoemde effectuatie, b.v. bespreken van de pilots, maar ook evaluatie en reflectie op wat condities zijn voor succes.

De processen en de bijbehorende organisatie verdienen een neutraal karakter en ook maximale transparantie. Een extra element bij een 4C rondom een knooppunt is veiligheid; veiligheid van data maar ook geborgd bij de ondersteuning van de fysieke goederenprocessen. Intensieve samenwerking met daartoe geëigende specialisten kan hierin behulpzaam zijn.

Ad 4) Cultuur

Doordat er een open en veilige cultuur wordt gecreëerd durven stakeholders te experimenteren. Alwaar een laboratoriumsfeer kan worden nagebootst om logistieke processen verder te optimaliseren en waar state-of-the-art tools kunnen worden uitgetest. Tevens dient het een sfeer te zijn waar de mens zich thuis voelt en waar prestaties positief worden beloond. Een sfeer waar fouten in vruchtbare aarde vallen om vervolgens deze in de leercurve mee te nemen naar hogere aspiratieniveaus.

In dit stuk laten we zien dat de ambities van optimalisering en duurzame ontwikkeling complexe vraagstukken opleveren. Het ontwikkelen van innovatieve, gedragen oplossingen voor deze vraagstukken lukt alleen als de stakeholders bereid zijn samen te komen in een learning community die voldoet aan de geschetste kritische succesfactoren. Trucking CDM 2.0 is een inspirerend voorbeeld van zo'n learning community in ontwikkeling.

Cargo Claims & Loss Prevention from an Airline Perspective

When a cargo shipment suffers loss, damage or delay, it is necessary to have an efficient cargo claims and loss prevention programme in place. A poor claims process can result in dissatisfied or even lost customers, undoing all the good work performed in building up strong customer relationships. To avoid receiving cargo claims, clear and responsive communication with customers is essential, as is a strong cargo claims and loss prevention programme.

Cargo Magazine spoke to Tamilla Suleymanova, Head of Claims and Suggestions Division for Silk Way West Airlines (SWWA), about how an airline views this key service.

How important is claims handling for SWWA?

Tamilla: We believe that the claims process is a vital part of our customer service and business excellence programme. A solid loss prevention policy and a quick claim recovery cycle contributes to the quality of our service and our customers' experience. We have developed a number of appropriate measures, including storage risk evaluation. With cargo crime on the rise, such measures help to reduce the number of claims and resulting costs for SWWA, as well for our business partners and shipper clients.

What are the best practices in processing claims?

Tamilla: Efficient handling of cargo claims requires expertise in logistics, applicable law and jurisdiction, operational procedures, and so on. When a loss occurs, all parties have an interest in mitigating the potential effects. This is the right thing to do, and is indeed a procedural step in the claim process. It is often costly and time-consuming to obtain

evidence and pursue a claim, but it is necessary to collect all the possible evidence to speed up the claims handling process and to ensure that everything is carried out properly. For example, proof of delivery and irregularity reports are crucial for the carrier to obtain. Also, additional data showing the conditions within a container, e.g., temperature, humidity, any kind of irregularity during carriage, can be useful in establishing the carrier's liability.

What is the next step to be taken after the investigation?

Tamilla: Once all the necessary information and documents have been collected, the claim is ready for review. The sooner the customer provides complete information to the carrier, the quicker the appropriate investigation can commence. This should allow the carrier to establish whether or not any damage, loss or delay occurred during the period when the cargo was in the carrier's care. In the event that damage occurred outside the terms of the legal contract, the carrier may have

a right to limit its liability. Once the claim is investigated and the carrier has identified whether it is liable or not for the loss of and/or damage to the goods, the case is considered closed and communication or settlement is finalized with the customer. To meet our customer expectations in this respect, SWWA offers a quick and easy claim registration process via our official website.

SWWA strives to ensure that all claims are processed fairly and in a timely manner, also seeking to identify and improve the cargo handling procedure in an efficient way.

According to a report by the TT club-BSI, while theft of freight in transit remains the highest risk, losses from storage facilities have risen by 25% over the past year. Does SWWA have any special plans to deal with this?

Tamilla: In order to track progress of cargo movement and strengthen cargo monitoring, additional CCTV cameras were installed in strategic positions in our warehouse. Due to the pandemic, alternative storage facilities were in use because of overloaded warehouses; this situation required close monitoring of the cargo in transit with regular updates. Such independent cargo monitoring data allows for faster and more efficient claims management process, reducing cost liability. This measure helped to ensure that all reasonable measures had been taken by the carrier, its agents and employees to prevent loss during extended storage.



A solid loss prevention policy and a quick claim recovery cycle contributes to the quality of our service and our customers' experience

How has the pandemic impacted your operating procedures?

Tamilla: Although the pandemic has increased risk to cargo being held up in transit, high value goods and temperature-sensitive supplies such as vaccines and medical products in particular have been made a key priority by SWWA, and the airline took all necessary measures to prevent any possible irregularities. Throughout the Covid period, SWWA has made every possible effort to implement robust planning of cargo shipments. To ensure delivery of our life-saving freight, supplies are safely delivered to specially equipped warehouses, and are handled by personnel specifically trained for these unique conditions. A group of experts led by Silk Way West Airlines developed and implemented a plan to optimize all operational processes and introduce the latest logistics technologies for this purpose, while the modernization of the cargo terminal was diligently undertaken according to our specific requirements.

Tamilla Suleymanova
Head of Claims and Suggestions Division
Silk Way West Airlines LLC

Cargolux

Partner of choice for pharmaceutical freight

Renowned airline Cargolux, with hubs in Europe and China, is a leading player in transporting pharmaceuticals. Cargo Magazine spoke with Chris Nielen, Vice President EMEA, about this type of cargo and its specific requirements for transport.

Text and photography Cargolux

What are Cargolux's pharmaceutical capabilities?

Transporting pharmaceuticals, including vaccines, is part of Cargolux's everyday mission. Considerable investments have been made to establish stringent processes and develop the necessary infrastructure for optimal care. In order to allow for enhanced peace of mind, the airline's two hubs in Luxembourg (LUX) and Zhengzhou (CGO) are both GDP certified, and an interactive map giving an overview of GHA capabilities at both origin and destination airports is available on the company's website.

Cargolux is a recognized industry leader when it comes to the transport of medical commodities including pharmaceutical goods, vaccines, and relief material. The airline has a dedicated transport solution, CV pharma, developed to ensure each shipment's specific needs are met. Delivering life-saving products is a great responsibility and one that Cargolux takes seriously.

How does Cargolux ensure safe and efficient transport for these delicate commodities?

Health and safety are among the company's highest priorities and Cargolux is strongly committed to playing its role in preserving global welfare. A dedicated team of experts handles all pharma and healthcare-related shipments to ensure a customized solution is devised for each transport. This ensures the highest standards are upheld throughout the transport process. Cargolux was the first airline to achieve GDP certification and passed its latest re-certification audit at the beginning of 2021, a reflection of its commitment to safe and seamless handling.

Each healthcare product requires different carriage conditions. What measures are taken to ensure every shipment is handled appropriately?

Providing first-rate services and end-to-end transport solutions is Cargolux's promise to its customers. Pharmaceutical products are highly sensitive, a consideration that the airline takes into account for each shipment. The cool chain is a central



focus of the CV pharma product and multiple solutions are available to ensure temperature stability throughout the transport. As an all-cargo carrier, Cargolux offers more flexibility, a significant advantage when handling time-critical freight.

Are there any examples of how Cargolux contributes to global welfare through its pharma handling?

Cargolux leverages this expertise to deliver life-saving products to communities in need. During the height of the Ebola epidemic in West Africa in 2014, Cargolux was one of the only carriers to deliver medical aid to Monrovia, Liberia through a dedicated air bridge. More recently, during the COVID-19 crisis, the airline provided an air bridge between Asia and Europe to transport

vital supplies. Since the outbreak, numerous charter flights have been performed to keep goods flowing and communities equipped to face the pandemic.

The carrier has also joined UNICEF's Humanitarian Airfreight Initiative. Beyond simply delivering medical material where it is most needed, the project aims to prioritize the delivery of vital healthcare products within the supply chain. Cargolux is pleased to take part in this large-scale initiative that is fully aligned with the airline's values.

How does the company contribute to enhancing and developing the global pharmaceutical supply chain?

The company's commitment to health

and safety is unwavering, and keeping communities equipped is part of Cargolux's philosophy. Consistent quality management systems are implemented along the transportation process and all handling personnel is fully trained. Although transporting pharmaceuticals is part of its regular services, Cargolux is continuously assessing its procedures to identify areas of potential improvement.

In addition to promoting customer-centric business procedures, Cargolux's commitment to sustainability and CSR allow for a holistic approach when dealing with healthcare shipments. The focus on preserving welfare and setting high standards make Cargolux a partner of choice for pharmaceutical freight.

Chris Nielsen,
Vice President EMEA



A portrait of Floris de Haan, a man with light brown hair and blue eyes, wearing a dark blue shirt. He is looking directly at the camera with a neutral expression.

What will the world of air cargo look like in future?

Floris de Haan

Sr. researcher air transport economics
Erasmus University Rotterdam

As a senior researcher in air transport economics at Erasmus University Rotterdam I am often asked for an answer to this crystal ball question: what will the world of air cargo look like in future. The easy answer to the question is “it depends...”. At the same time developments on both the demand side as well as on the supply side of air cargo become visible and can provide answers.

I am happy to provide some considerations and developments in the air cargo industry. If we take a closer look at the influencing factors of air cargo demand, the picture is mixed. Some trends, such as e-commerce, are clearly increasing demand. Others will have a downward effect. Let's analyse them individually and develop our own vision on the compounded effect.

If we look at the demand side a trend that had started long before COVID hit the retailers, is clearly e-commerce. And increasingly the speed of delivery has become a USP of e-commerce

companies. During COVID the closing of physical shops lead to even higher growth numbers, which was beneficial for the integrator companies delivering door-to-door within 24 hours. It is expected that once we have recovered and returned to the old normal, e-commerce is 'here to stay' at the levels we are seeing today and higher. This will require air cargo capacity, although in some cases provided by the larger e-commerce companies themselves, such as Prime Air for Amazon.

At the same time consumer behaviour and GDP are closely correlated. Which

means that if our disposable income decreases, we will buy less goods. And with all the state aid that commercial businesses have received during the pandemic, it will be interesting to see how disposable income will develop. Certain staff, such as in the hospital industry, have suffered big time, while other employees have been able to save and keep on spending. So, depending on payback periods for state loans, and depending on how quickly governments want to return to healthy state finance, our disposable income will be affected. In the end societies will need to pay for state deficits that have increased as result of lock downs, which is directly connected to our disposable income.

Another clear trend that is going on for some longer is the restructuring of global supply chains. We know for decades that having trade agreements between countries has a positive effect

chain capacity providers. We now see companies that hold larger stocks in what is called a buffer economy. And more stock requires less speedy supply. A negative effect for air cargo, although this change is not happening overnight and significant parts of production will remain off shore.

On the supply side the air cargo industry has seen an increase in available belly capacity up to 2019. New aircraft were added to the intercontinental passenger fleet and typically aircraft such as the Boeing 787 Dreamliner and Airbus A350 XWB have excellent belly capacity for cargo. Although certain markets still require full freighter capacity on top of belly capacity, the increase in capacity has put pressure on prices. Again, not all markets have seen that increase to the same extent, so regional differences are significant (see IATA graph). The recovery of intercontinental passenger traffic will

pre-COVID times will have an effect on the earning power of intercontinental passenger airlines and may even have long term effects and change passenger airline business models.

And looking at airport capacity there is a number of effects that come into play as to which airports will benefit. As mentioned, e-commerce will remain a driving growth factor, so likely airports that host integrator traffic will benefit. At the same time, in general cargo we may see some consolidation of trade flows at airports with the highest volumes. On the other hand, airports with large national carriers are also confronted with new environmental regulation in order to reduce climate footprint and noise nuisance. In the case of Schiphol with even less night flights.

Concluding, it is not easy to forecast what the world will look like in the

‘Leisure traffic is likely to recover faster, while business traffic may see structural demand changes. On one hand the onsite maintenance engineer will remain flying, on the other hand business people in the services industry have learned to deal with online meeting platforms’

on trade and hence the demand for air cargo. For a number of reasons, we have seen production moving closer to the consumer in North America and Europe. Rising cost of production in Asia, better quality control or protecting employment, as we have seen in the US, are amongst the reasons for this restructuring. On top of that, COVID has also taught us that just in time supply chains are vulnerable in case transport capacity all of a sudden, falls away. And specifically, when it concerns, personal protection equipment (PPE), medical devices or pharma, this has caused headaches for companies dependent on their global supply

therefore have an effect on supply of belly capacity and hence the need for additional full freighter capacity and as an ultimate consequence also on prices of air cargo transportation. Looking into more detail there is interesting signs on the horizon when it comes to intercontinental passenger traffic. Leisure traffic is likely to recover faster, while business traffic may see structural demand changes. On one hand the onsite maintenance engineer will remain flying, on the other hand business people in the services industry have learned to deal with online meeting platforms. A reduction of 20% in business travel compared to

foreseeable future. But if consumption remains at reasonable levels and intercontinental belly capacity will show balanced growth, a bright future lies ahead of us with volume growth and healthy price levels.



Providing digital access to truck parking space around Amsterdam Airport Schiphol

A solution for wrongly parked vehicles and queues of trucks waiting to access their docking station. Fewer unnecessary kilometres driven by truckers searching for a place to wait or park in an unfamiliar area. And an easy way to find a safe place to rest or uncouple a trailer. These are a few advantages of digitally facilitating parking locations for trucks in a busy environment such as the Amsterdam Metropolitan Area. Within Connected Transport Corridors program, the Amsterdam Westkant corridor, Royal Schiphol Group and Be-Mobile are starting to digitally map parking and waiting locations in the Schiphol Cargo World area.

Text Anke Hoets, Amsterdam Logistics
Photography Elmer van der Marel

TP3, or Truck Parking 3, on Folkstoneweg in Schiphol-Zuidoost, is the scene of the action. This well-lit, paid parking facility has space for 70 trucks. Drivers can take a shower, do laundry and rest as they wait to continue their journey

to their airport destination. Erik Felëus of Schiphol Commercial adds: "They can do so in the knowledge that TP3 is a closed site with CCTV surveillance."

At present, drivers who manage to find their way to TP3 have to wait and see if there is space. But in a digital age, it doesn't have to be that way, explains Janneke Nijsing, programme manager of CTC Amsterdam Westkant. In recent

months she has been closely involved in developing what she describes as the 'truck area digitisation showcase'. "In a practical trial taking place in the coming months, we'll be laying the foundation for a data sharing system for parking and waiting sites. The showcase demonstrates how data sharing could work for parking and waiting locations. We hope the result will be a realistic analysis of opportunities and bottlenecks for the digitisation process."

Testing in practice

The method is to provide access to static and dynamic data on matters such as location, opening hours, available facilities, charges and the total number of parking spaces. The static data is publicly available, managed by the Netherlands Vehicle Authority

(RDW) in the National Parking Register. The current research aims to determine how data should be shared for freight transport, what data is necessary and available, and how it can be shared in real time, for example in an app, as is already the case for car parking management. Be-Mobile is making the live status of the number of available places available in the Truckmeister app, which is already well-known in the logistics sector. Wallborn will be the first carrier in the Amsterdam Metropolitan Area to use it. “With the app we’re investigating whether the data chain can be used in practice,” Janneke Nijsing says. “We show which locations are available, and whether they meet the wishes of the logistics sector. As soon as drivers arrive in the Schiphol area, they receive an automatic notification of parking or waiting locations that are currently available. Once they click on the notification, they are automatically shown the route so they can navigate to it.”

Clean, smart and safe transport around Schiphol

Various organisations are taking part in the showcase. They have a shared ambition to make the transport and logistics sector more sustainable and future-proof: clean, smart, efficient and safe. “We see a huge amount of traffic on the roads at and around Schiphol,” says Erik Felëus, “and we’re using digital resources to improve accessibility

by road for visitors to our cargo buildings, offices and hotels. In this showcase, we’re encouraging truckers who arrive early at the airport to use TP3 so that they don’t have to wait unnecessarily in the road at their destination.” In addition to mutual goals the participants also have ambitions of their own with regard to the showcase. Amsterdam Airport Schiphol aims to establish whether the app can be designed to make data provided only accessible to traffic with specific destinations at Schiphol. Schiphol also hopes data sharing will offer a solution to prevent congestion caused by trucks arriving to pick up or drop off cargo at the airport site. If for example a handling agent indicates that no space is available for a truck the airport wants to be able to offer the driver an alternative waiting area. As part of the national network of Connected Transport Corridors (CTC) CTC Amsterdam Westkant is especially interested in the added value of the application: can the data be used for other applications in the logistics sector and what changes to the data chain will be needed to make the methodology scalable.

Using data for analysis and operational management

In addition to the practical implementation, there are questions regarding the use of the data: which data is stored where? What conditions apply, and who is responsible for data man-

‘In a practical trial taking place in the coming months, we’ll be laying the foundation for a data sharing system for parking and waiting sites’

agement? Also, to measure is to know: accessing the data relating to truck traffic may be an important instrument for analysis and control, both in the vicinity of the airport and elsewhere, says Janneke Nijsing. “Transport hubs like the port and airport in Amsterdam need insight into their queues of trucks in order to be able to control them. Insight can be created by combining information about dock schedules and expected arrival times of carriers. How big will the queue be and where can drivers wait safely? It reduces disruption and contributes to efficiency in the logistics chain. Because if parties in the transport hubs can manage operationally the occupation of the waiting locations, they will be able to also manage other matters in the future, for example pre-reception.” Besides that, access to the data is an issue if third parties want to use it in the future to develop the app further for queue management.

Widely applicable new method

The showcase will run throughout 2021. Based on their experiences, the participants will draw up a road map for functional use cases that can be deployed more widely. “We hope that in the future, truckers will no longer have to drive to Amsterdam Airport Schiphol and TP3 hoping there will be a parking space available, but that they can reserve it in advance”, says Janneke Nijsing closing with a promise: “Once there is a solid methodology in place, we expect to be able to roll it out more widely.”



Data

Everyone wins if everyone shares

Since 2020, on average 30% of an airline's revenue now comes from air cargo. This shift in airline priorities is likely to stay. When passengers start flying again, hopefully soon, the newly added freighter capacity will drop and belly freight will be increasingly relevant.

Air cargo is now a highly valued product, both for the airlines and its customers. It is an asset that needs to be handled with care. We need to manage available capacity to maximize its utility even more than before. We need to ensure the quality of delivery, of the freight transported but also the process of transport itself. Such increased care equates opportunity.

The one thing that can make or break these improvements, is central to all that we do. Data.

It is critical to get transparent access to data about freight. About its current condition, the transport process, the parties involved, the infrastructure, status of trade lanes, and more. Getting such data is hard. The data exists today, but it is locked up in legacy systems, in un-connected databases, in bespoke devices and private networks.

This data needs to be set free, air cargo needs "data sharing". We need to add standard data connectors, also known as API's, to all our data in our systems and share with anyone that could use it to improve air cargo transport. That includes airlines themselves – internally – but also forwarders, ground handlers, customs, road transporters, consignees, shippers and so on. Equally important is who we don't want to share this data with. We must always



be in control of our data, known as "data sovereignty".

The IATA ONE Record data sharing standard encapsulates all of this. It is an API standard that can be used to give access to any type of data in any system. Data is shared via URLs, every piece of data has a unique URL. Data access doesn't get easier.

This data sharing standard also uses semantic models to describe data. This is a very powerful feature because it assumes that we don't all speak the same "data language". Data must cross IT cultures and borders, just as we do in business.

ONE Record uses banking level data security, including authentication and secure identification of known parties and audit trails for data security.

Access to specific data can be managed to any level of detail. You can even delegate access to partners, with the permission of the data owner.

Data sharing with ONE Record has been trialed by many companies. CargoHub for example uses it to get more transparent access to flight arrival and departure data for the purpose of effective truck planning. This is a typical example of data sharing: getting access to useful data for the purpose of more efficient process execution.

Everyone wins if everyone shares. Every time we ask the question: "what would you do if you had more data?", a new win-win digitalization use case is born.

Henk Mulder, Head Digital Cargo, IATA

New EU product safety regulations also relevant for logistics service providers

Producers and suppliers from third countries supplying directly to end users in the European Union are required to appoint a representative responsible for the safety of their products by July 16, 2021. This is stated in the new EU Regulation 2019/1020 which contains rules regarding market access and product safety. This offers interesting opportunities for logistics service providers who distribute these products on behalf of foreign clients. In order to prevent unforeseen risks, it is important to ensure watertight contracts.



Tekst **René de Bondt**
Fotografie **SWDV Advocaten**

Reason for the regulation

In recent years, there has been an enormous increase in the online sale of products via foreign platforms and web shops. Examples are electrical tools, household equipment, machines, game consoles, toys etc. These products are often ordered directly without the intervention of an importer or distributor. For many of these products it is unknown whether they comply with European product safety standards. For example, a CE mark is often missing or forged. Because the producers are located outside the European Union, it is difficult to hold them accountable. The European Union wants to put an end to this. On the one hand, this will be done by stepping up external

border controls in order to stop unsafe products and, on the other hand, by obliging producers to appoint a representative who will be responsible for the safety for the product and can act as a point of contact for the supervisory authorities. The European Union sees a role here for the logistics service provider, referred to as the fulfilment service provider, alongside traditional parties such as importers or distributors.

Fulfilment service provider

According to the Regulation, a fulfilment service provider is a natural or legal person which, during its business, engages in the storage, packing, addressing and shipping of goods. A fulfilment service provider does not own the products but acts on behalf of the supplier or manufacturer. Many logistics service providers whose clients are located outside

the European Union and who deliver directly to end users are currently being approached to act as authorized representatives. The authorized representative is the first point of contact for national supervisors such as the NVWA with questions in the area of product safety. This includes providing product information and, in certain cases, warning users and coordinating recalls.

Make sure to have a solid contract in place

Because the logistics service provider can be held responsible for faulty or unsafe products, it is important to prepare for this together with your principal. In the first place, you must be confident that the products distributed by you are safe and meet all relevant technical and safety requirements. You can require the client to provide all information such as declarations of conformity and technical reports for this purpose. Make sure that all agreements are laid down in a contract. In any event, this must include a sound indemnification clause that obliges the principal to reimburse you for all costs and any claims, including legal costs. It is also important to ensure that your client is adequately insured against these risks and that you are co-insured.

* REGULATION (EU) 2019/1020 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 June 2019 on market surveillance and conformity of products and amending Directive 2004/42/EC and Regulations (EC) No 765/2008 and (EU) No 305/2011

For more information, please contact
René de Bondt: rbondt@swdv.nl

Interview with Abilash Kurien

Polar Air Cargo Worldwide Inc.

In one of our past editions, we spoke with Abilash Kurien, VP Marketing, Revenue Management and Network Planning Polar Air Cargo Worldwide Inc. about digitization. Now it is time to catch up with him on this and other topics.

Text and photography Polar Air Cargo

Can you describe in a few words Polar's operation/lanes and your role within the company?

Polar Air Cargo Worldwide provides time-definite, airport-to-airport scheduled air cargo service. We operate a modern, all-cargo fleet, and cover major world markets. Polar's deep experience and our commitment to quality, safety and customer service make us a trusted choice among freight forwarders, integrators, importers, and exporters.

Polar Air Cargo serves cities around the world with regularly scheduled flights, including:

- Cincinnati, Ohio, USA (CVG)
- Los Angeles, California, USA (LAX)
- Anchorage, Alaska, USA (ANC)
- Honolulu, Hawaii, USA (HNL)
- Sydney, Australia (SYD)
- Seoul, South Korea (ICN)
- Shanghai, People's Republic of China (PVG)
- Hong Kong, People's Republic of China (HKG)
- Bahrain (BAH)
- Leipzig, Germany (LEJ)

I am responsible for developing and executing strategies to achieve revenue goals across the enterprise.

Can you describe the main issues regarding increasing customer satisfaction?

Great question. First, I would just say that we have very strong relationships with our customers, from freight forwarders to manufacturers themselves. Good relationships take work to establish, and work to maintain and our team around the world is really exceptional in that regard. Even with strong relationships, we know we have to build out and anticipate future needs for all of our customers so that we can continue to deliver excellence not just today but for the long-term.

Our strategy is called "FutureProofing" and it means laying the foundation and establishing the processes now that will be needed in the future. We have four pillars to that: Infrastructure, Digitization, Polarified Training for employees and vendors, and a really robust commitment to ESG.

In what phase is Polar at present regarding digitization and how is it embedded internally?

We are in the phase of digital transformation – that is the step where you lay the foundation. As important as it is to select and implement the exact right new systems that are adaptable and scalable, digitization is not possible without the understanding, support and training of the entire employee

base. These tools are going to evolve how we operate – we believe in good ways, and we spent (and continue to spend) a lot of time in discussion with our teams to see how it's going, how they feel about certain new initiatives, what's not working - and we adjust. We also talk consistently with our customers about their needs because their goals are at the heart of our strategy.

Can you give some examples of processes that have been digitized within Polar?

We have done a lot. For example, we launched software to help us better collect and analyze data related to customer service, marketing automation and application development. We have implemented a reporting app on tablets across our global workforce that brings real-time visibility on performance out of the office and into the field, enabling decisions to be reached faster. On the ground we have launched software that helps us digitally build up cargo loads so we can efficiently determine optimal loading; this tool has a benefit to our customers too as it lets us more quickly determine how non-traditional cargo can best be transported. Also, on the ground we've implemented a digital dock management system that lets customers and our trucking network better plan for cargo movement to and from the warehouse. We've also enhanced e-Booking for our customers.

How does your company encourage business partners/customers to digitally transform their processes?

Constant dialogues with business

partners and customers is key for us. It's not only telling customers what we are doing, it's also asking what they are doing, how processes are shifting on their side, and then making sure we're best equipped to help them. In some cases, offering our tools underscores how digitization can improve processes for customers, which helps jump-start their digital strategies. As an example, we are establishing a more-seamless transition from orders entered on the customer side through to Polar and our network of partners. That drives digitization on all fronts. Where our partners are concerned, we are aligned on the digitization process already. The goal is a cohesive approach for all involved.

Our strategy is called "FutureProofing" and it means laying the foundation and establishing the processes now that will be needed in the future.

Will the air cargo business become fully digital or will paperwork remain necessary?

There definitely has been a slow adoption of digital applications industry-wide. There are a lot of reasons for that. Initially, paperwork was a requirement in many ports. There are approved ways to implement digital verifications now, so that barrier is removed in many cases making it possible for the industry to evolve.

One IATA study found that an air cargo booking is manually retyped as many as 97 times as it passes from one system to the next. That is 97 opportunities for an error. The manual retyping is a result of many systems that have sprung up in an attempt to automate, but which unfortunately do not integrate with each other. Systems have to talk to each other to eliminate this risk of error, so that's another driver across the industry to move into digital transformation.

Also, our customers are also consumers of personal e-commerce orders that come with tremendous transparency into the progress of a single pair of shoes, for example. They will demand the same of their cargo shipments, and the industry really must provide that – individual players and the industry as a whole.

What is your definition of partnership with business partners/customers?

A true partnership is to remain open, honest and accountable. By establishing consistent two-way communication with our customers, we are aware of and can address any changes or issues. There is a process in place internally where information is shared and the entire team can react to feedback, address issues and provide best customer service. Making connections is in Polar's DNA, and our responsive, communicative and solution-oriented approach is part of our culture across all departments and at all levels.



Abilash Kurien

Shaping the future of aircargo

In the post-Covid-19 how would air cargo change?

Out of the blue, the covid pandemic shattered global commerce, social behaviour and human interchange. Transport of people and goods almost collapsed, and governments rushed to acquire vital medical supplies. The devastation has revealed some serious weaknesses in our social behaviour and our ability to re-establish a “new normal”.

Editor Mike Sales, with input from SASI

The air logistics industry needs to define its future now. Increasingly, leaders are recognising that air cargo should be established as a core business rather than an afterthought that reverts to where it was before the pandemic. For far too long, aviation operators, especially carriers and airports, have ignored the important role played by cargo, placing most of their resources in passenger traffic development and on airport retail. The shock and horror of the overnight loss of activity, which has pushed airlines and airports into panic mode, has highlighted the world's dependence on air cargo's ability to keep delivering.

If cargo is going to be a core business in the future, a new business model, such as virtual integration, will be required to meet the challenges and opportunities that will emerge. To achieve such changes successfully, a collaborative approach is needed, requiring an additional set of skills. Some forward-thinking carriers started this process before the pandemic, but the urgent need to mitigate the destructive effect

of Covid-19 on the aviation industry has accelerated. The race is on for companies to position themselves as cargo leaders. Strong indications are that passenger travel will be slow to recover, cargo traffic may well be the primary source of revenue for airlines, handlers, forwarders and airports, for the foreseeable future.

Most current economic forecasts predict a slow recovery over the next three to four years. During this period, the demand for goods, especially time-sensitive, will continue to expand, often at the expense of traditional retailers. How then do operators exploit the opportunities which e-Commerce presents? As has been demonstrated, large operators such as Amazon have been investing in their own transport fleets but will always call on the cargo airline operators to supply necessary capacity. How will personnel requirements need to change from the handlers, airport operators, road feeder networks? Near-shoring of supply chains and geopolitical impact on demand and capacity and when employees are geographically dispersed and face-to-face personal interaction is restricted, will be some of the factors in play.

This will require a set of skills not traditionally available in logistics-focused education and training programmes. This industry is based on service and to improve business outcomes, considerable investment in developing employees will be vital. Learning and development is usually one of the first casualties of cost reductions, but the air logistics business needs to focus even more on training and developing of personnel to support new objectives.

A new business model, in a new normal, requires a change of mindsets and practices, but don't throw the baby out with the bath water! The technical skills that can meet the immediate and future needs of a company are still needed. Questions to ask are what are the skillsets that are relevant during this time and what will take the industry into the future to operate effectively and profitably in the new environment? Do current leaders have the capability to be flexible and resilient enough to adapt, engage the employees and lead in different situations using different tools?

Digital Transformation

Air cargo customers expect the same easy access to booking and tracking shipments as in arranging flights and hotels. To achieve this type of service for air cargo, digitization is the entry point for evolving systems. This results in a streamlined and seamless process with fewer points of disruption in the flow of information.



Michael Sales

The Air Cargo Industry – and indeed the supply chain as a whole, has been based on complicated paper documents and systems for far too long. Much of the necessary paper trail stems from a history of regulations that require forms and stamps, often in triplicate. New standards are slowly being approved and adopted that will reduce hard-copy requirements and allow industry players to leverage digital documentation. This will eventually generate significant time-savings and increase accuracy. The International Air Transport Association (IATA) has said that an air cargo booking is manually retyped as many as 97 times as it passes from one system to the next. That is 97 opportunities for an error. The manual retyping is a result of many systems that have sprung up in an attempt to automate, but which unfortunately do not integrate with each other.

In addition, such digitization will allow greater visibility into operations and produce reliable data from which business decisions can be driven. Digitization will not only help air cargo carriers

meet evolving customer needs for greater transparency into the transportation of their cargo, it will also help customers streamline their own operations.

The frequently ignored but vital part of the air cargo chain - handling and road feeder service, is a good example of how a technology application can vastly improve and streamline the process. The Trucking CDM platform from CargoHub, eliminates the guesswork of trucks waiting, sometimes for hours, not knowing where their shipment is or where to deliver to the handler. The CDM platform shows all truck movements to the handling agents and airlines with expected arrival times which are continually updated. Predictability and transparency of truck movements are necessary for all parties involved at the various airports, in order to facilitate road transport of air cargo to its loading and unloading destinations. The more parties sharing their data on the CDM platform, the more benefits can be reached through the entire logistics chain.

Living Laboratory

According to Giovanni Douven, project manager, “The Trucking CDM platform is the starting point for future research into a comprehensive Cross Chain Control Center (4C) project for air cargo. The complexity of connections between parties involved provides extensive research and education possibilities for Inholland. The 4C project forms a ‘living laboratory’ or eco system, as it were, to further examine and educate. After all, the connection between parties goes beyond the mere pick-up and delivery of shipments. The air cargo industry is, despite many improvements, a fairly traditional sector involving many different parties. Inholland believes that everyone in the air cargo industry should be connected in the cloud, where each player should share relevant data with other parties involved.”

Air Cargo Is Society’s Partner

Air cargo has been the lifeline to the planet and its citizens. During the pandemic, TV and all news media have shown vital medical equipment and vaccines being unloaded from both freighter and passenger aircraft. Perhaps now, there will be a greater awareness of the role of air cargo as the world staggers towards the “new normal”.

What makes the industry work? What lessons were learnt and how will it continue to support global society and industry as they continue to evolve? Technology will play a vital part, but equally people must recognize the need for these services and not cast the aviation industry as the villain.

Michael Sales is a freelance journalist and press consultant, specializing in the global logistics industry. He is Managing director of IMC Creations, a logistics press consultancy established in 1998.



Innovative business solutions, geared for tomorrow

Growing Businesses. Transforming Supply Chains.



EFL Global

T +32 2 2559090 | E bel-bru-sales@efl.global
W www.efl.global

GLOBAL FREIGHT MANAGEMENT

LOGISTICS WORLDWIDE



Arrivals

ams.air.import@gfm.world

Departures

ams.air.export@gfm.world



Our airfreight office is located at Amsterdam Schiphol Airport (AMS), The Netherlands which is one of the major European Gateways. GFM is your (IATA) partner for all your Airfreight, Time Critical, Dangerous Goods (Cat. 6 certified) and Oversized Cargo.

Clear and fast communication is our key in Airfreight traffic!



Your Manager in Worldwide Logistics

Contact

Sales@GFM.world
+31 20 2616 422

Colofon

Cargo Media
Speenkruid 20
2408 LL Alphen aan den Rijn

Bladmanagement
Esther Kort-Boreas

Advertentieverkoop
Email: redactie@cargomagazine.nl

Vormgeving en opmaak
Cargo Media

Fotografie
De Beeldredacteur, Michel ter Wolbeek en PR
diverse bedrijven en organisaties

Foto cover
Sven van der Vlugt

Oplage
4.000 exemplaren

Ontvangst Magazine & adreswijzigingen
De aanmelding voor de ontvangst van ons
magazine of adreswijzigen kunt u doorgeven per
email naar: redactie@cargomagazine.nl

De Engelse versie van CargoHub Magazine is
online beschikbaar op www.cargomagazine.nl

© Cargo Magazine
Niets uit deze uitgave mag worden
gereproduceerd en/of openbaar gemaakt door
middel van druk, fotokopie, film of op welke
andere wijze dan ook zonder voorafgaande
toestemming van de uitgever. De uitgever is
niet aansprakelijk voor eventuele onjuistheden
in deze uitgave en niet verantwoordelijk voor
handelingen van derden welke mogelijkwijs
voortvloeien uit het lezen van deze uitgave.

www.cargomagazine.nl



SCAN QR CODE FOR
ENGLISH VERSION

MEDIA PACK CARGO MAGAZINE

ABOUT CARGO MAGAZINE

Cargo Magazine is distributed completely free of charge amongst professionals within the cargo industry. The 4000 printed magazines in the Dutch language are distributed in the Netherlands and Belgium. The online magazine is in both Dutch and English language and distributed within our international network with over 35000+ business relations.

GEOGRAPHY AND AUDIENCE

The printed version mainly Schiphol, Eindhoven, Maastricht, Rotterdam and Amsterdam and Brussels. The Online version is worldwide distributed amongst middle and higher Management cargo industry professionals (Airlines, Handling agents, Forwarding agents, Road Truckers, Shippers import and export as well as Government and logistic service providers).

SUPPORT AND FREE SUBSCRIPTION

Your support in textwriting, advertising, editorial or sharing our magazine within your network is highly appreciated.

**Join our next edition or subscribe?
Contact: redactie@cargomagazine.nl**

PRICELIST 2021

Advertorial	Price in Euro
Interview 3 page + cover photo	3.950,-
3 pages	2.250,-
2 pages	1.950,-
1 page	1.250,-

Advertisement	Price in Euro
1/4 Page full colour	300,-
1/2 Page full colour	500,-
1 Page full colour	900,-
Innerpages 2-3	1.450,-
1 Page full colour Backside	1.450,-
2 Page full colour	1.500,-
2 page spread	1.950,-
Insert per title	950,-

Dimensions and Format
21% VAT not included






You name it, *we fly it*



CV pharma

Temperature excursions are not an option

Transporting pharmaceutical products destined for patients worldwide represents an important responsibility. Drawing on the in-depth knowledge of our cool chain experts and on our GDP-certified fleet and hub, we ensure the safe and expedient movement of your high-value temperature sensitive shipments worldwide. Because we believe temperature excursions are not an option!

www.cargolux.com | products@cargolux.com | follow us   



you name it, we fly it!