

Zelfde volumes en service, lagere ecologische voetafdruk

Zoutman maakt de modal shift

Zout is een natuurlijk product dat om een duurzame supply chain vraagt. Aangezien de transportkosten soms tot wel zeventig procent van de verkoopprijs vertegenwoordigen, is logistieke efficiëntie al even cruciaal. Het Belgische familiebedrijf Zoutman zet sterk in op innovatie en stimuleert een modal shift om zijn logistiek te verduurzamen. Supply chain manager Wouter Lambert wijst op het belang van logistiek als hefboom voor duurzame groei.

Zoutman levert jaarlijks tot 450.000 ton zeezout aan meer dan zestig landen. Het bedrijf verwerkt het zout tot onder meer voedingszout, ont-hardingszout, stroolzout, landbouwzout, producten voor industriële toepassingen en zout voor zwembaden. Die uiteenlopende producten vinden in hoofdzaak hun weg naar groothandelaars, professionele gebruikers en retailkanalen.

Supply chain manager Wouter Lambert licht de reis van het zeezout toe. "We voeren de grondstof met zeeschepen aan vanuit landen als Australië en de Caraïben. In de haven van Gent lossen we met behulp van kranen in totaal 80.000 ton zout op zes tot zeven dagen. Daarna volgen de opslag, de verwerking in Gent of het transport per binnenschip naar onze andere productielocatie in Roeselare."

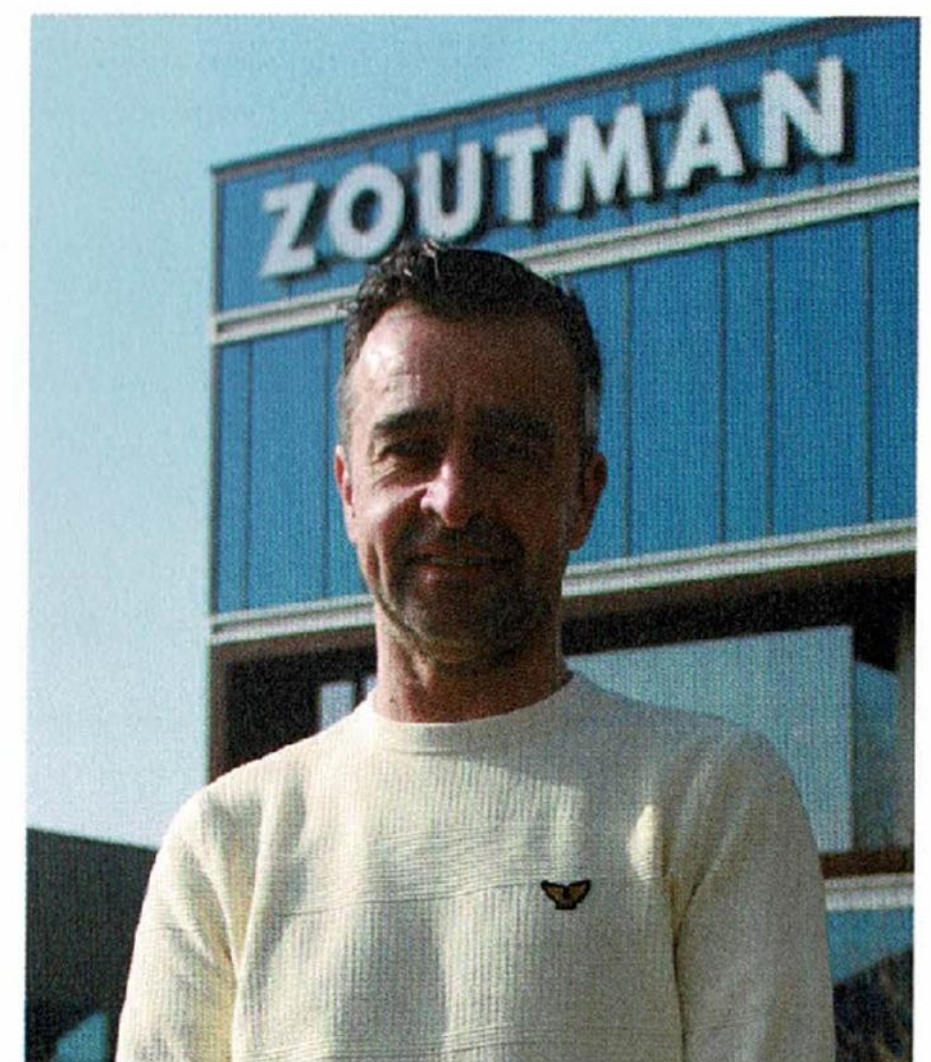
Strategische voorraad

Zoutman verwerkt het zeezout door het met water en pekkel te spoelen, nadien te drogen, te breken en te zeven en het met behulp van optische reinigingsmachines van onzuiver-

heden te ontdoen. "Het gekalibreerde zout komt vervolgens in silo's terecht voor tijdelijke opslag", legt Wouter Lambert uit. "We kiezen er bewust voor om 'just in time' te verpakken. Dat vereist minder opslagruimte en geeft ons meer tijd en vrijheid om onze producten aan een bepaalde verpakkingscategorie toe te wijzen."

Wouter Lambert onderscheidt verschillende stromen van uitgaande producten. "Commerciële producten bieden we in uiteenlopende verpakkingen: van strooibussen en zoutmolens tot industriële verpakkingen van 8 tot 25 kilogram en 'big bags'. Daarnaast vertrekt er ook bulktransport vanuit onze bedrijfsterreinen. In dat geval blazen we het eindproduct via perslucht in de tanks van de klant. Een laatste variant is vloeibare zoutpekkel."

Door de overzeese grondstofbronnen lijken de wereldwijde problemen op het vlak van scheepvaarttrafiek ook voor Zoutman relevant. Toch nuanceert de supply chain manager: "We beschikken over een strategische



Wouter Lambert, supply chain manager bij Zoutman: "De keuze voor spoorvervoer en binnenvaart leidt niet tot hogere kosten, terwijl we het vrachtverkeer aanzienlijk hebben gereduceerd."

voorraad van 300.000 ton, waardoor we onze vaarbewegingen flexibel kunnen inrichten. Bovendien gaat het om slechts een handvol schepen per jaar. Om een idee te geven: we

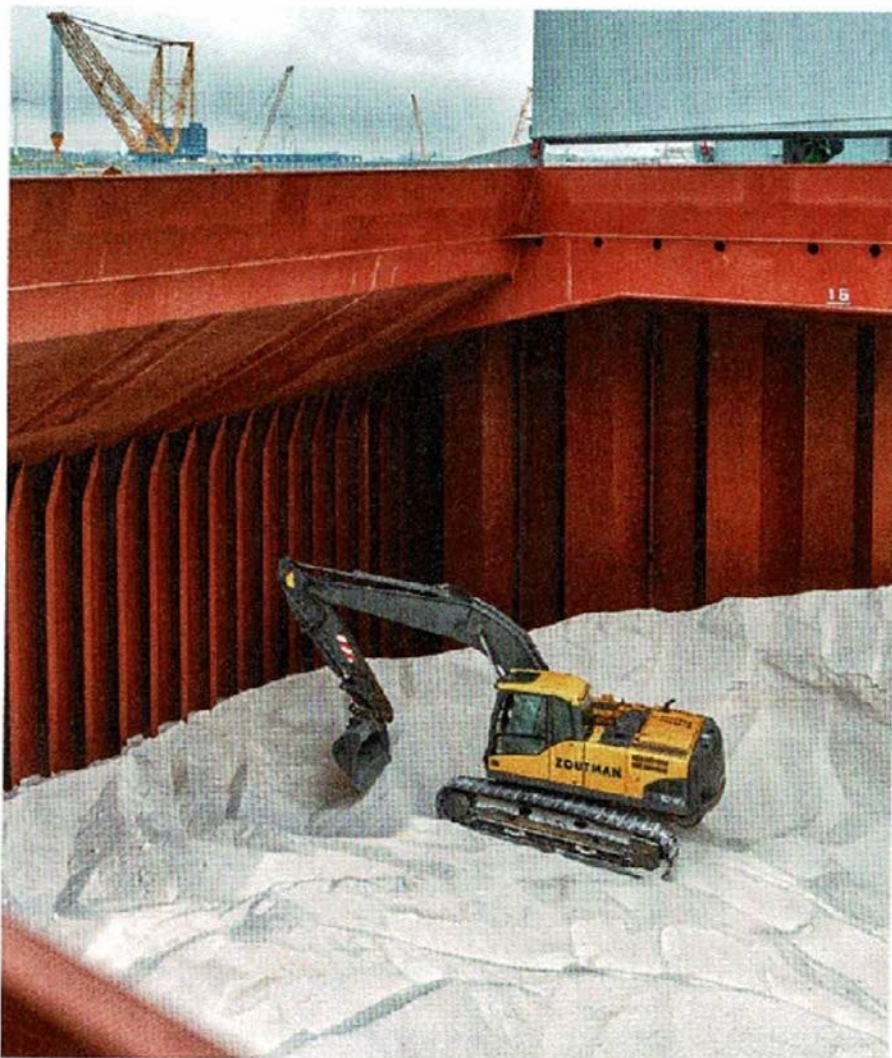
verwerken jaarlijks 250.000 ton zout, goed voor ongeveer het equivalent van vijf schepen. Wanneer een levering enkele weken opschuift, vormt dat dus niet meteen een probleem."

Forecasting

Om vraag en aanbod nog gericht op elkaar af te stemmen, zet Zoutman in op accurate voorspelmodellen. "De vraag van veel klanten kent een vrij egaal patroon", zegt Wouter Lambert. "Voor strooizout en zwembadzout speelt ook een seizoensfactor. Historische data en inzichten van onze verkopers vormen nu de basis van onze inschattingen, maar we rollen momenteel een project uit om met behulp van artificiële intelligentie een nog betere forecasting te realiseren."

De voorspelbaarheid manifesteert zich ook bij de klantencommunicatie. "Via ons klantenportaal kunnen klanten leveringen nauwgezet volgen. Daarnaast monitoren we ook zelf de voorraden bij onze klanten. Zien we dat de niveaus slinken, dan initiëren we een nieuwe bestelling om het voorraadpeil weer op punt te krijgen. Voor de klant vormt ontzorging het belangrijkste voordeel, terwijl wij de leveringen fijnmaziger inplannen."

Het moeilijkst in te schatten blijft uiteraard de vraag naar strooizout. Waar, hoe hard en wan-



Zoutman voert de grondstof met zeeschepen aan uit landen als Australië en de Caraïben. In de haven van Gent lost het met behulp van kranen in totaal 80.000 ton zout op zes tot zeven dagen. Daarna volgen de opslag, de verwerking in Gent of het transport per binnenschip naar de andere productielocatie in Roeselare.

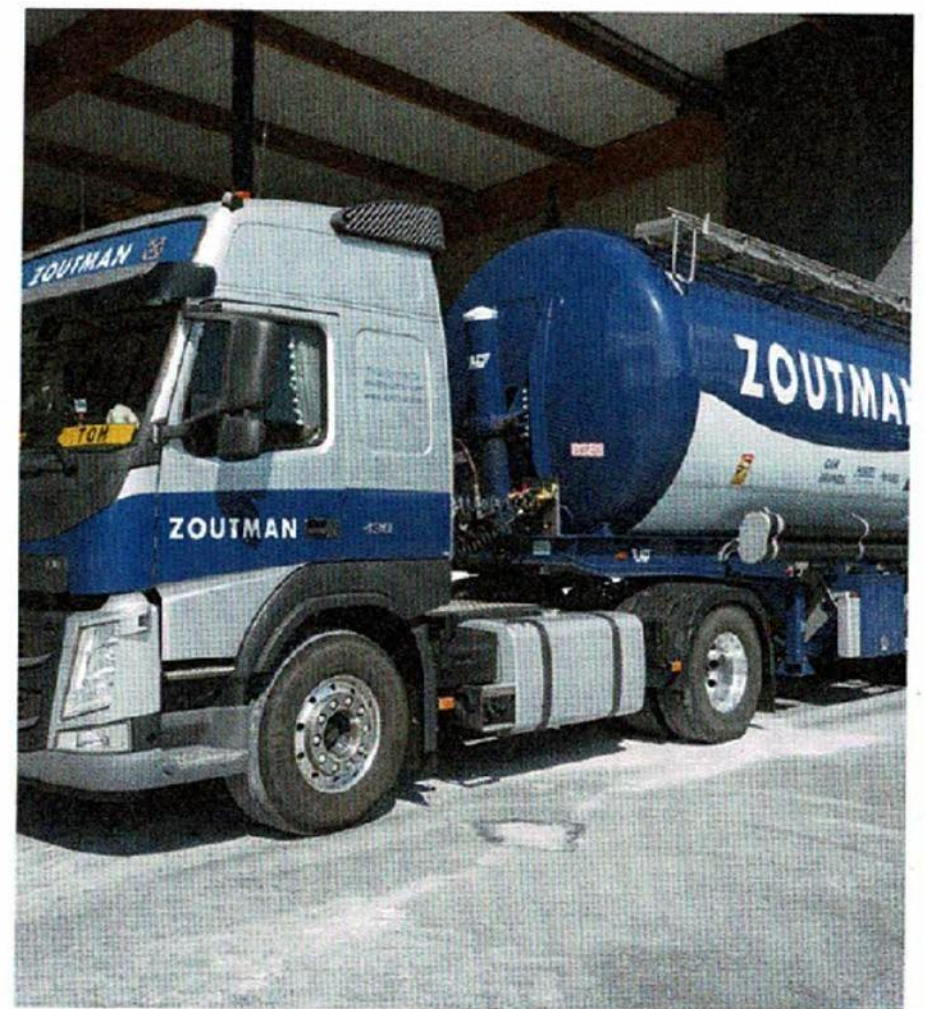
neer het zal vriezen is vaak zelfs de dag voordien nog niet duidelijk. "We hebben steevast een strategische voorraad ter beschikking", licht Wouter Lambert toe. "Tegelijk willen we de voorraad beheersen, want een te grote stock is vanuit financieel oogpunt te vermijden. In Gent beschikken we over twee verpakingslijnen waarmee we in piekperiodes 24 uur op 24 aan de slag kunnen. Dat proces verloopt haast sneller dan we onze vrachtwagens kunnen laden. Almaar meer lokale overheden sluiten contracten af waarmee we een bepaald volume aan strooizout voor hen reserveren. Willen ze op die volumes een beroep doen, dan hoeven ze het zout enkel op te pikken of af te roepen. Langs die weg zijn ze altijd zeker van hun vooraf vastgelegde hoeveelheden."

Zoutman verzorgt het transport met een eigen vloot voor regionale afzetmarkten, zoals België, Nederland en Noord-Frankrijk. "Het totale kostenplaatje, inclusief het spoelen van de opleggers, ligt in dezelfde lijn als dat van derde partijen. Maar onze eigen vloot draagt wel bij tot onze flexibiliteit. In drukke periodes moeten we binnen de 24 uur leveren en dat lukt beter met eigen vervoer. Voor heel kleine orders of bestellingen via de webshop doen we wel een beroep op een derde partij. Zulke leveringen vormen een aparte discipline en laten we liever over aan een gespecialiseerde partner."

Multimodale benadering

Voor de uitgaande stromen over grotere afstanden onderzocht Zoutman samen met POM West-Vlaanderen en VIL de multimodale mogelijkheden. "We hadden die piste eerder al afgetoetst, maar de carriers stapten toen niet mee in ons verhaal", vertelt Wouter Lambert. "Nu bleek de tijd er wel rijp voor. We zijn gestart met de leveringen voor onze klanten in Polen. Vroeger verliepen die transportbewegingen volledig met vrachtwagens, maar in samenwerking met onze logistieke partner PCC Intermodal schakelden we over op spoorvervoer." Zoutman laadt de pallets in extra lange containers om die per vrachtwagen naar de spoorterminal in Antwerpen te vervoeren, met als bestemming verschillende Poolse terminals. De laatste mijl tot bij de klant verloopt opnieuw per vrachtwagen.

Daarnaast schakelde Zoutman over op binnenvaart voor exportcontainers. "Nu brengen we de gevulde containers vanuit Roeselare



Vroeger verliep het transport volledig met vrachtwagens, maar voor verschillende bestemmingen schakelde Zoutman over op spoorvervoer.

naar de River Terminal in Wielsbeke en vanuit Gent naar het TG Kluizendok of Sifferdok. Van daar uit reizen ze per binnenschip naar de containerterminals in de haven van Antwerpen-Brugge. Dankzij de strategische ligging van de vestigingen en de nauwe samenwerking met de inland terminals is die aanpak niet alleen ecologisch, maar ook logistiek efficiënt. De keuze voor spoorvervoer en binnenvaart leidt niet tot hogere kosten, terwijl we het vrachtverkeer aanzienlijk hebben gereduceerd."

Volgens Wouter Lambert stapt de klant graag mee in dat verhaal. "We zien het niet als een extra verkoopargument, want voor de klant wegen leverbetrouwbaarheid en flexibiliteit doorgaans zwaarder. Aangezien we dezelfde volumes en service nu ook met een lagere ecologische voetafdruk realiseren, scharen ze zich uiteraard wel achter onze modal shift. We nemen de hertekende transportmodi ook mee bij elk nieuw klantencontact. Het spoortransport rollen we intussen verder uit naar Oostenrijk, Zwitserland en Frankrijk. Afstanden tot een zevenhonderdtal kilometer lenen zich er optimaal voor. Bij kortere afstanden ligt de oefening moeilijker."

Ondertussen bouwt Zoutman in Gent aan een geautomatiseerd hoogbouwmagazijn. "We willen vooral het aantal interne transportbewegingen in het magazijn en de manuele handelingen reduceren. Tegelijk zal het nieuwe gebouw ons in staat stellen onze beschikbare ruimtes beter te benutten", besluit Wouter Lambert.

KD