

Breda Confectie Transport opent vestiging in Italië

BREDA - Breda Confectie Transport opent 1 januari een vestiging in Genua. De confectievervoerder hoopt hiermee een groter aandeel te krijgen in het confectieverkeer tussen Italië en Marokko. Per 1 september gaat het bedrijf eveneens zelf de douane-afhandeling voor klanten verzorgen.

Breda Confectie Transport, onderdeel van de holding Breda Transport, maakt een sterke groei door. Het bedrijf is daarom naarstig op zoek naar een nieuw onderkomen, dat mogelijk in Hazeldonk komt te staan. Het aantal kantoren in het buitenland is de laatste jaren gestaag uitgebreid. Breda Confectie heeft inmiddels vestigingen in Marokko, België, Spanje, Frankrijk en Groot-Brittannië. Aangezien er een grote stroom confectiegoederen is tussen Italië en Marokko en Tunesië, wordt in Genua eveneens een kantoor geopend. Het bedrijf denkt hiermee het vervoer beter te kunnen reguleren.

De holding Breda Transport is na vragen van klanten begin jaren tachtig begonnen met confectievervoer. Inmiddels is dit ondergebracht in een zelfstandige werkmaatschappij en is het goed voor vijftig procent van de omzet. Van de 180 trekkende eenheden

worden er 130 ingezet voor het transport van kleding. Breda Confectie is gespecialiseerd in vervoer op Marokko. De grondstoffen worden naar Marokko vervoerd, waar de eindprodukten worden vervaardigd. Deze worden mee teruggenomen. Volgens adjunct-directeur **P. Keeris** van Breda Confectie is de keuze voor Marokko puur toeval. „De klanten vroegen erom”, verklaart hij.

In het begin deed een vrachtwagen er drie weken over om op en neer naar Tanger te gaan en ging er in een 90-kuub trailer 15 kuub heen en 30 kuub terug. Thans is dat uitgegroeid tot een gemiddelde beladingsgraad van 70 procent heen en ruim 90 procent terug. De duur is teruggebracht tot circa drie dagen heen. Breda Transport garandeert een wekelijks vertrek op vrijdag ongeacht de omvang van de lading. Op maandag is de vrachtwagen in Tanger. Het vervoer is geheel begeleid.

Drugshandel

„We doen dat met opzet, omdat vervoer in Marokko wel gevaarlijk is. Het land kent een groot zwart geldcircuit als gevolg van de drugshandel. De wagen moet continu in de gaten worden gehouden, zodat onverlaten niet de kans krijgen er drugs in te

stoppen. Het is onze grootste nachtmerrie, dat we daarmee problemen zouden krijgen. We werken daarom ook met vaste laadeenheden, die niet ontkoppeld worden”, vertelt **Keeris**. Om de veiligheid te garanderen, heeft het bedrijf alle 600 klanten in Marokko ook zelf bezocht.

Om het vervoer te begeleiden, werd een kantoor in Algeciras geopend. „Die oversteek moet in goede banen worden geleid. Een tijdje geleiden was er een staking in de haven en toen konden onze mensen daar snel een alternatieve route regelen. Vanuit Nederland kun je dat soort dingen veel moeilijker opvangen”, vertelt de adjunct-directeur. De chauffeurs worden in Tanger opgevangen door de mensen van de eigen vestiging aldaar.

Inmiddels heeft het bedrijf ook een vestiging in Casablanca en in Madrid. „Veel Spaanse confectiefabrikanten hebben hun productie in Marokko, waardoor er veel volume is. Spanje kent nauwelijks confectievervoerders. We kennen er nauwelijks concurrentie”. aldus **Keeris**. De Franse vestiging in Plois kent een zelfde geschiedenis. „Frankrijk heeft maar één grote confectievervoerder en fabrikanten willen graag de keus hebben.”

Zie verder pagina 3: Breda Confectie Transport wil zelf fijnmazige distributie doen.

Breda Confectie Transport wil zelf fijnmazige distributie doen

Vervolg van voorpagina

Breda Confectie Transport verzorgt alleen de grofmazige distributie van de kledingfabrikanten naar de naai-ateliers. De aflevering bij de winkels wordt uitbesteed aan collega's als Faxion JP-Janssen. Het bedrijf wil in de toekomst wel zelf fijnmazige distributie gaan doen. Een eerste stap in die richting is de opening een jaar geleden van een op- en overslagcentrum in Meer. Het centrum is ingericht voor de opslag van puur hangende confectie. Ook dit distributiecentrum groeit al uit zijn jasje. Het bedrijf voert momenteel gesprekken met klanten om bij speciale kledingacties de distributie met kleine wagens te verzorgen.

Volgens Keeris zal Breda Transport niet snel op grote schaal met fijnmazige distributie beginnen. „We doen het rustig aan, stap voor stap. We beschouwen ons zelf nog als een jong bedrijf. We willen wel expanderen, maar hebben niet de behoefte uit te groeien tot een groot concern. Het karakter van een familiebedrijf willen we toch een beetje behouden.”

Het bedrijf heeft eveneens geen behoefte om het vervoer

naar Oost-Europa sterk uit te breiden. De laatste vijf jaar hebben veel kledingproducenten hun eindfabricage verplaatst naar onder meer Rusland, Polen, Bulgarije en Roemenië. Breda Transport rijdt wel zelf op onder meer Rusland en Polen, maar het vervoer of Bulgarije en Roemenië wordt uitbesteed aan andere vervoerders. Keeris verwacht dat de productie in Oost-Europa geen lang leven beschoren is. „De levensstandaard in die landen zal de komende jaren stijgen. De productie zal dan even duur worden als in West-Europa.”

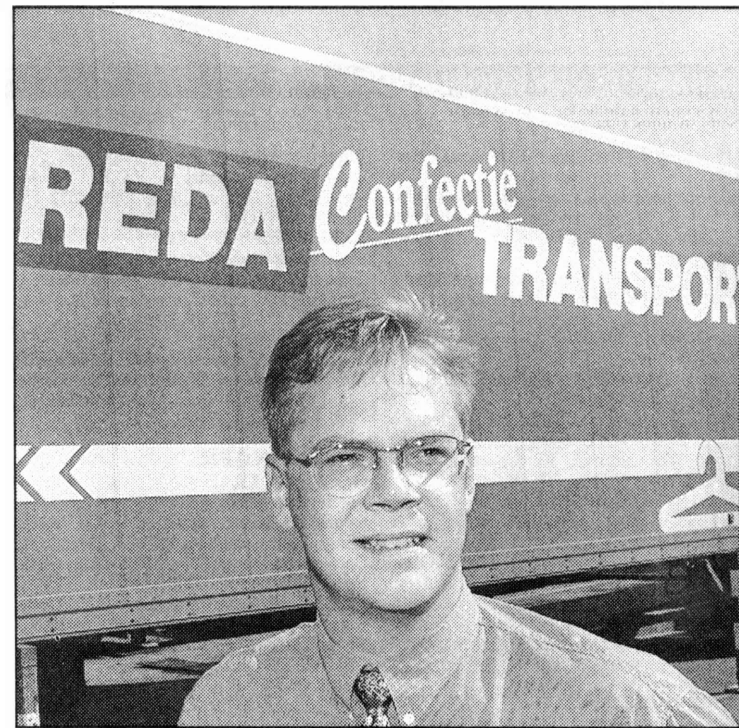
De onderneming blijft zich concentreren op Marokko. Vijf jaar geleden is daar Tunesië bijgekomen. De concurrentie op die markt is niet zo verschrikkelijk groot. „Er zijn wel vervoerders die erop rijden, maar dat zijn er niet zo veel. Onze politiek is vanaf het begin dat we een wat hoger tarief hanteren, zodat we goede kwaliteit kunnen leveren. Er zijn vervoerders met een lager prijsniveau, maar blijkbaar zijn veel firma's bereid een hogere prijs te betalen.”

Vliegen

De confectiemarkt is relatief

klein. Er is een klein aantal gespecialiseerde bedrijven en enige ondernemingen die het er bij doen. Volgens Keeris proberen de vervoerders niet elkaars vliegen af te vangen. „Ieder heeft zijn eigen markt en dat blijft elkaar niet. Misschien is het wel zo dat ze elkaar een beetje helpen om zodoende een stabiele markt te houden.” De markt is de laatste paar jaren wel een beetje ingezakt gezien de iets lagere consumptie. Over het algemeen kent de confectie geen grote schommelingen, aangezien de consumenten altijd wel kleding blijven kopen.

Het confectievervoer kent wel sterke seizoensinvloeden. Deze weken kent het vervoer een topdrukte, omdat de wintercollectie de deur uit moet. Dit vergt een duidelijk beleid van transporteurs betreffende de aanschaf van materieel. De speciale wagens kunnen immers moeilijk voor ander vervoer worden ingezet. „In het begin hadden wij het maximum aantal wagens, zodat we tijdens de pieken niet hoefden in te huren. Dat kostte een smak geld. Nu hebben we dat teruggebracht. We hoeven echter niet veel materieel in te huren. In deze topweken hebben we zeventig wagens op de weg, waarvan er maar twee zijn ingehuurd.” Volgens Keeris hoeven de sei-



• Adjunct-directeur P. Keeris van Breda Confectie Transport: „Het is belachelijk om strikt vast te houden aan je oorspronkelijke uitgangspunten.” (Foto: Willem Blaauw)

zoensinvloeden niet zo groot te zijn. „Als je daarover met klanten gaat praten, blijkt er wel enige speling mogelijk te zijn. Niet alles hoeft deze week in de winkels liggen. Sommige spullen kunnen ook een week later worden aangeleverd.”

Spoor

Breda Confectie Transport doet nu alles over de weg, maar in de toekomst kan dit veranderen.

Het bedrijf kijkt naar mogelijkheden om een deel over het spoor te doen. „We zijn in hart en nieren een wegvervoerder, maar het is belachelijk om strikt aan je uitgangspunten vast te houden. Dingen veranderen nu eenmaal. We zouden best gebruik willen maken van gecombineerd vervoer, als die mogelijkheid zich aandient. We hebben gehoord over een project van de Belgische spoorwegen naar Marokko, maar nog geen bericht ontvangen over de daadwerkelijke uitvoering ervan.” De adjunct-directeur ziet wel enkele nadelen bij het spoorvervoer. „Het is niet erg flexibel. Je bent sterk gebonden aan vaste tijden. Bovendien laat je dan het principe van het begeleide vervoer los en daar zijn we toch huiverig voor.” De onderneming overweegt eveneens gebruik te maken van de luchtvaart. „Wij zijn een systeem aan het bedenken voor luchtvervoer. We zouden daarbij kleine containers kunnen inzetten en zelf het vooeren natransport verzorgen. Voordeel ervan is dat je dagelijks kunt leveren”, aldus Keeris.

NTD Dossier is deze week gewijd aan confectievervoer.