



Alex Van Breedam

Logistiek Vlaanderen: EEN RUWE DIAMANT

De Vlaamse regering heeft de logistiek hoog op haar prioriteitenlijst geplaatst: in vrijwel elke mededeling van de regering of individuele ministers wordt de loftrompet gestoken over Vlaanderen als hét logistiek platform. Van de logistiek wordt verwacht dat zij in de toekomst zal instaan voor heel wat werkgelegenheid. De zee- en luchthavens worden als gateways van dat Logistiek Vlaanderen naar voren geschoven. Er is echter meer. Vlaanderen beschikt ook over een zeer fijnmazige multimodale infrastructuur die de verschillende centra met elkaar verbindt. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) entte daarop het concept van de extended gateways: naast de zee- en luchthavens moeten ook de inlandlocaties uitgebouwd worden tot volwaardige en aantrekkelijke logistieke vestigingsplaatsen. Op die manier kan de ruwe diamant van de logistiek geslepen worden tot een schitterend juweel met blijvende waarde. Professor Alex Van Breedam, directeur van het VIL, licht toe.

Portaal: Onze zeehavens, luchthavens, het uitgebreide spoor-, weg- en binnenvaartnet en onze centrale ligging zijn geen vanzelfsprekendheid.

Alex Van Breedam: We moeten beseffen dat dit een ongelooflijke troef is voor onze regio. Onze Vlaamse zeehavens en luchthavens zijn natuurlijke poorten, niet alleen voor Vlaanderen, maar voor het grootste gedeelte van het Europese achterland: maar liefst 60% van de Europese koopkracht bevindt zich binnen een straal van 500 kilometer. Dankzij onze fijnmazige infrastructuur kan deze Europese markt perfect bevoorrad worden. En dat is niet zo vanzelfsprekend. Toen ik enkele weken geleden op

richten. Maar ook zij hebben een multimodaal achterlandnetwerk, dus moeten we waakzaam zijn. Ook Wallonië heeft logistiek naar voren geschoven als een belangrijk aandachtspunt in haar Marshallplan.

Portaal: Waar liggen de voorname uitdagingen?

Alex Van Breedam: Onze zee- en luchthavens trekken nu reeds heel wat volumes aan, hoofdzakelijk op het vlak van goederenoverslag. Die overslagfunctie is zeer belangrijk en staat voor heel wat werkgelegenheid, maar er zijn nog veel meer mogelijkheden. We moeten ervoor zorgen dat die volumes ook behandeld of verwerkt worden.

wet op de havenarbeid, waardoor de personeelskosten voor sommige logistieke activiteiten binnen het havengebied hoger liggen dan erbuiten. Binnen het havengebied is er bovendien ook congestie, en de beschikbare ruimte wordt er steeds schaarser. In de toekomst kunnen we dus onmogelijk én de overslag én de logistiek én de handel én de industrie binnen het havengebied verankeren. Bepaalde activiteiten - waaronder sommige logistieke activiteiten - zullen we dus een plaats moeten geven buiten de haven. Andersom mag dit echter niet de deur openzetten om logistieke dienstverleners uit de haven te duwen. De havenautoriteiten zullen bij het toekennen van concessies beoordelingscriteria moeten hanteren zoals toegevoegde waarde, werkgelegenheid en havengebonden karakter, om activiteiten al dan niet binnen de haven toe te laten.

De uitdaging van het extended gateway-concept ligt in het feit dat de investeerder ruimte geboden wordt die mogelijks niet meer in de zeehavens of luchthavens gelegen is, maar wel over vergelijkbare kenmerken beschikt. Beschikbare gronden in het Vlaamse achterland moeten dus even aantrekkelijk worden als deze binnen de zee- of de luchthavengebieden. Op die manier worden die terreinen een verlengstuk van de gateways zelf, vandaar de term 'extended gateways'. Dit kunnen we realiseren door aan investeerders aantrekkelijke achterlandlocaties aan te bieden met dezelfde service tegen dezelfde totale logistieke kost.

Portaal: In dit concept zouden logistieke activiteiten deels uit de haven verdwijnen. Waar zit dan de winst vanuit het oogpunt van de zeehavens?

Alex Van Breedam: Logistiek heeft zijn plaats in de haven in een streven naar een beter geïntegreerde logistieke keten. Ik gaf reeds aan dat we in de havens door de schaarse ruimte sowieso niet meer alles zullen kunnen blijven doen. Er moeten dus keuzes wor-

een congres in Chicago ons concept van extended gateways voorstelde, was iedereen in de zaal verbaasd over de veelheid aan mogelijkheden die Vlaanderen kan aanbieden. Die verbazing werd nog veel groter toen ik de zaal verduidelijkte dat dit alles zich afspeelde op een lijn van 150 kilometer en niet - zoals de deelnemers dachten - van 1500 kilometer.

Portaal: We mogen echter niet op onze lauweren rusten. Ook andere regio's kijken uitdrukkelijk in de richting van de logistiek als economische motor.

Alex Van Breedam: Dat klopt. Denk maar aan 'Nederland Distributieland', een slogan die aanslaat, terwijl de achterlandmogelijkheden van Nederland zich groten-deels op de as Rotterdam-Venlo

Dergelijke logistieke activiteiten leveren immers een veelvoud van de tewerkstelling op dan van de loutere goederenoverslag. Onze gateways vormen 'prime locations' voor buitenlandse investeerders die van hieruit Europa willen bevoorraden. Zij willen aan een minimale logistieke kost kunnen werken. In of dichtbij de gateways is dat mogelijk dankzij een goede multimodale ontsluiting en een minimum aan bijkomende overslag.

Portaal: Heeft een logistieke vestiging in de haven dan alleen maar voordelen?

Alex Van Breedam: Er zijn daar een aantal kanttekeningen bij te maken. Zo worden haventerreinen in concessie gegeven en niet verkocht. Activiteiten binnen het havengebied vallen ook onder de

den gemaakt. Wij stellen voor om bij het concessiebeleid, naast de havengebondenheid, de toegevoegde waarde, en bijgevolg ook de werkgelegenheid als een belangrijk beslissingscriterium te hanteren. Op de concessiegronden moeten dus in de eerste plaats activiteiten worden aangetrokken met een hoge toegevoegde waarde en daar hoort eveneens de hoogwaardige logistiek bij. Bedrijfsactiviteiten die volgens de havenautoriteiten niet perse in de haven passen, moeten dan wel terecht kunnen in multimodaal ontsloten achterlandlocaties. We moeten immers verhinderen dat die toegevoegde waarde creatie buiten Vlaanderen gebeurt. De zeehavens



ALEX VAN BREEDAM

° 19 oktober 1965

OPLEIDING

Handelsingenieur Ruca 1988
Doctor in Toegepaste Economische Wetenschappen Ruca 1994

BEROEPSCARRIERE

1989 – 1997: assistent Ruca Antwerpen
1997 – 1999: director KPMG Orinoco
1999 – 2000: Partner KPMG Consultants
2000 – 2003: zelfstandig expert supply chain management
2003 – : algemeen directeur Vlaams Instituut voor de Logistiek

Deeltijds hoofddocent KULeuven

Deeltijds docent UA

Deeltijds docent LUC

hebben met die extended gateways ook voordeel bij samenwerking in het achterland: zo kunnen ze zich verzekeren dat inkomende en uitgaande vrachten via hun toegangspoort zullen passeren.

Portaal: Hoe kan dit alles vorm krijgen?

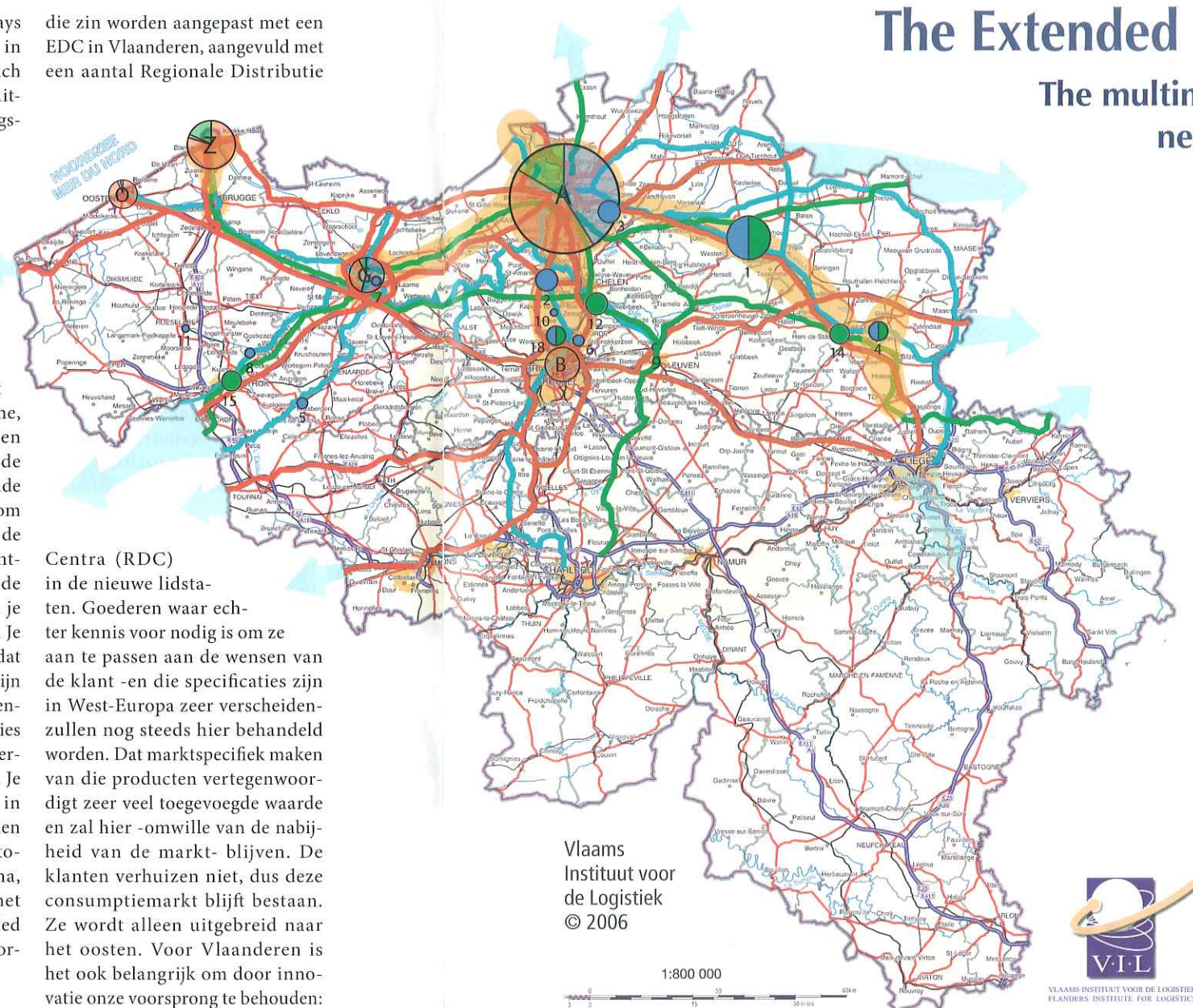
Alex Van Breedam: Er zijn al voorbeelden in de praktijk die inspirerend kunnen werken. Kijken we naar de inlandcontainerterminal in Meerhout. De multinational Nike heeft er gezorgd voor het basisvolume, maar samen met de activiteiten van andere bedrijven die in de regio actief zijn, werd er voldoende goederenvolume gegarandeerd om een hoge aanloopfrequentie op de haven van Antwerpen te verantwoorden. Hiermee verlaag je de totale logistieke kost en maak je de inlandlocatie aantrekkelijker. Je zou er ook kunnen voor zorgen dat de extended gateways gevestigd zijn in een douane vrijzone: zo compenseer je voor een deel het tijdsverlies dat de verplaatsing naar die achterlandlocatie met zich meebrengt. Je zou de bedrijven die actief zijn in die extended gateways ook kunnen aansluiten op systemen van automatische dataflow, zoals Seagha, zodat transporten -inclusief het zeetransport- vanuit die extended gateways kunnen gepland en georganiseerd worden.

Portaal: Vlaanderen ligt centraal in het 'oude' Europa van de 15 maar door de uitbreiding tot 25 lidstaten, verschuift het centrum naar het oosten. In hoeverre vormt dit een bedreiging?

Alex Van Breedam: Een aantal producten die gestandaardiseerd worden geproduceerd en weinig verdere verwerking vragen, zullen massaal in China worden geproduceerd en eventueel -indien het om weinig complexe handelingen gaat- verder afgewerkt worden in Centraal- en Oost-Europa. Wellicht zal het distributieptraan in

die zin worden aangepast met een EDC in Vlaanderen, aangevuld met een aantal Regionale Distributie

Centra (RDC) in de nieuwe lidstaten. Goederen waar echter kennis voor nodig is om ze aan te passen aan de wensen van de klant -en die specificaties zijn in West-Europa zeer verscheiden- zullen nog steeds hier behandeld worden. Dat marktspecifiek maken van die producten vertegenwoordigt zeer veel toegevoegde waarde en zal hier -omwille van de nabijheid van de markt- blijven. De klanten verhuizen niet, dus deze consumptiemarkt blijft bestaan. Ze wordt alleen uitgebreid naar het oosten. Voor Vlaanderen is het ook belangrijk om door innovatie onze voorsprong te behouden: wij moeten logistieke concepten ontwikkelen vóór de anderen dat doen. Het verwerken van informatie is ook essentieel: in onze distributiecentra zullen mogelijk niet meer alle goederen fysiek verwerkt of behandeld worden maar de organisatie die erachter zit, zal nog steeds vanaf hier aangestuurd worden. Ik denk bijvoorbeeld aan call-centers en ICT-platforms: die vertegenwoordigen op hun beurt heel wat toegevoegde waarde en werkgelegenheid.



SHIPPING & SIGNALLING SERVICES n.v.
Antwerpen - Zeebrugge - Gent - Brussel - Oostende - Vlissingen - Terneuzen

**Vessel Traffic Information & Communication Services
Maritime Logistics & Network Services
Port & Ship Assistance Services
Maritime Publications**

Make your move to "Paperless Douane & Accijnzen (PLDA)" with us

Bredastraat 136/138 • 2060 Antwerpen • Telefoon: 03/206.73.50 • Fax: 03/206.73.60 • Email: info@sss.be • Website: www.sss.be