



Logistiek wordt technicus

Logistiek wordt een steeds complexere aangelegenheid, waar ook een stuk uitgestelde productie, reparatie of retour mee in vervat zit. Deze verschuiving van het basispakket blijft niet zonder gevolgen voor het profiel van de werknemers die dat soort activiteiten moeten uitvoeren. Om een inzicht te krijgen in de vereiste vaardigheden organiseerden de Belgische "Vereniging voor Productie en Voorraadbeheer" PICS en het Vlaams Instituut voor de Logistiek een seminarie rond 'De nieuwe logistieke professional voor Vlaanderen',

Marcel Schoeters

Alex Van Breedam, managing director van het VIL, noemde de samenwerking tussen beide instellingen geen toeval. "Het grensgebied tussen productie en logistiek gaat belangrijker worden. In een regio die 400 Europese distributiecentra telt, die samen meer dan 25.000 mensen tewerkstellen, is dat een evolutie

getuigde dat de tijd van de traditionele supply chain van productie via logistiek tot bij de dealer tot het verleden behoort. Het nieuwe denken vereist dat de laatste vorm van productie zo laat mogelijk in de logistieke keten moet plaatsvinden. "De customisation moet zo dicht mogelijk bij de eindklant gebeuren", zei Van Herck. Onder die noemer vallen dingen als ver-

havenarbeiders te werken, is dat niet evident. Het wordt trouwens tijd om het onderscheid tussen arbeiders en bedienden eens af te schaffen."

Luc Hooybergs, ceo van het Nike CSC in Laakdal, liet vooral in de interne keuken van zijn bedrijf kijken. De medewerkers van Nike hebben een zeer specifieke logistieke kennis opgebouwd, die in de hele groep wordt ingezet. Nike haalt zijn motivatiestrategie naar zijn personeel toe niet ten onrechte uit de sportwereld. Het bedrijf wordt volgens Hooybergs door het personeel omschreven als 'a great place to work'.

KLOOF DICHTEN

Camiel Vennekens, Business Project Manager EMEA bij Schenker Logistics, stelt een steeds dieper wordende kloof tussen de verlader en de logistieke dienstverlener

zou zijn. Dat is echter niet zo evident als het lijkt, zegt hij. "De stap van verlader naar logistieke onderneming wordt als een stap terug beschouwd." Het blijft volgens Vennekens moeilijk om de verlader te doen inzien dat de logistiek een onderdeel is van zijn business process. Hij pleit er ook voor om afgestudeerden uit een logistieke opleiding stage te laten lopen bij zowel een verlader als een logistieke onderneming.

OPGEDROEGDE ARBEIDSMARKT

Carlos Janssens is coördinator bij Levanto, een Antwerpse organisatie op het vlak van sociale economie. Tot de opdrachten van Levanto behoort ook het creëren van markttoegang voor mensen uit wat eufemistisch de 'kansengroepen' wordt genoemd. Levanto biedt twee aan transport en logistiek gelieerde opleidingstrajecten, met name logistiek medewerker en matroos in de binnenvaart.

Volgens Mireille Gillebeert, algemeen directeur competentiecentra VDAB, is de arbeidsmarkt in Vlaanderen opgedroogd en werkt de VDAB samen met de zusterorganisaties van het Brusselse en Waalse gebied en de Duitstalige gemeenschap aan een soort reconstructie van de Belgische arbeidsmarkt. De organisaties houden zich bezig met het opstellen van generieke en bedrijfsgerichte competentieprofielen en bouwen daar een groep rond die bestaat uit geïnteresseerde werkzoekenden. "De specifieke competenties moeten echter door de bedrijven zelf worden gedefinieerd", zei Gillebeert.

Jürgen Lernout, ceo van DSV, schetste het profiel dat in de medische logistiek van de medewerkers zoal wordt verwacht. Het gaat hier om een wel zeer specifieke vorm van logistieke dienstverlening, die speciale opslag vereist in een afhandelingsomgeving die om diverse en voor de hand liggende redenen anders is dan die in de gewone logistieke activiteiten. "Bij ons is het niet 'first in, first out', maar 'first expired, first out'", aldus Lernout. Van de medewerkers wordt een duidelijk engagement tot dienstverlening vereist, samen met een hoge stressbestendigheid, het vermogen om te denken in procedures, dat alles overgoten met een hoog opleidingsniveau en een teamgeest.

DSV hanteert voor zijn rekrutering dan ook een aparte selectieprocedure, die wordt gevolgd door zowel een individueel als een klantgericht opleidingsplan. Ook van belang zijn de persoonlijke medische dossiers.

www.picsbelgium.be



Alex van Breedam (VIL): "Vlaanderen kent een rijke historiek op het vlak van productie."



Hugo Van Herck (NYK Logistics): "De customisation moet zo dicht mogelijk bij de eindklant gebeuren."



Camiel Vennekens (Schenker Logistics): "De stap van verlader naar logistieke onderneming wordt als een stap terug beschouwd."



Mireille Gillebeert (VDAB): "De specifieke competenties moeten door de bedrijven zelf worden gedefinieerd"



Het seminarie werd afgesloten met een levendig panelgesprek.

om rekening mee te houden. Concepten zoals massa-customisation of postponement, retourlogistiek en de uitgebreide en complexe sorteerings- en verpakingsactiviteiten vereisen steeds meer specifieke vaardigheden. Ook is er een stijgende vraag naar onderhouds- en herstellingsactiviteiten of refurbishing in het kader van retourlogistiek. Al deze activiteiten hebben als gevolg dat in de logistiek steeds meer semi- of light productieactiviteiten moeten worden uitgevoerd. Dat is waar Vlaanderen, dat een rijke historiek kent op het gebied van productie, mee op kan inspelen."

Hugo Van Herck, general manager NYK Logistics (Belgium),

pakken en herverpakken, speciale verpakkingen, nationaliseren van producten, dead-on-arrival-tests, het bijstoppen van informatie, assemblage, fine-tuning, kitting en vaak levering ter plaatse, inclusief installatie en opleiding van de gebruikers.

Dat betekent dus dat je qua medewerkers mensen nodig hebt met een technische 'mind set', net zoals andere systemen en uitrusting. "Het management moet meer gaan meedenken in productietermen. Het personeel moet regelmatig worden bijgeschoold en er vinden voortdurend verschuivingen plaats van productie naar supply chain. Voor bedrijven zoals het onze, die verplicht zijn om met

vast. De verlader ziet de logistieke dienstverlener volgens hem in de eerste plaats als een leverancier en heeft geen enkele affiniteit met de beperkingen waar deze laatste mee te maken heeft. In een klant-leverancierrelatie worden er geen gezamenlijke acties genomen ter verbetering van kosten en efficiëntie, zegt Vennekens. Hij noemt deze houding het 'commodity-syndroom', waarin er te veel wordt gedacht in termen van eurocenten, terwijl de kostenreductie die de logistieke dienstverlener kan bieden, in euro's kan worden uitgedrukt.

Vennekens breekt een lans voor een logistieke dienstverlener die uit de verladende sector zelf afkomstig

Jaarboek van de haven van Antwerpen

VERSCIJNT
EIND OKTOBER

DE LLOYD N.V., VLEMINCKSTRAAT 18,
2000 ANTWERPEN
TEL: 03 234 05 50 / E-mail abo@lloyd.be

Alle officiële diensten en instellingen o.a. gemeentelijk havenbedrijf, spoorwegen en consulaten, Kamers van Koophandel en de stad Antwerpen. De privé-bedrijven met hun NAW-gegevens en de belangrijkste contactpersonen. Diverse inlichtingen betreffende statistieken van het goederenverkeer en de infrastructuur. Tevens zijn een aantal indexen ter beschikking nl. personenindex, lijst van activiteitsbranches en lijst van adverteerders.