

Alex van Breedam van Universiteit Antwerpen:

'Carpoolen met cargo'

De Rijn-Scheldedelta staat wereldwijd op de derde plaats van economische regio's. Maar er moet heel wat gebeuren om die plaats vast te houden. Efficiënte logistiek en CO₂-reductie spelen daarin een grote rol, weet Alex van Breedam van de Antwerp Management School.



De haven van Antwerpen vanuit de lucht.



Alex van Breedam: 'Het consumptiegedrag zal de druk op transport blijven verhogen.'

De twee enorme zeehavens van Rotterdam en Antwerpen werken te weinig samen. Dat stelt Alex van Breedam van de Antwerp Management School. 'Deze economische grootmachten vormen samen één regio, zoals Tokyo-Yokohama in Japan en Boston-New York in de Verenigde Staten. Als ze meer samen zouden optrekken, zouden ze sterker staan.' Die coöperatie lukt echter maar niet. 'Er is niemand die het organiseert en er is geen duidelijkheid wie profiteert van de meeropbrengsten', verklaart Van Breedam het gebrek aan initiatief hiertoe. Angst voor verlies van marktaandeel noemt hij onterecht. 'Er is een duidelijk verschil in karakter tussen de twee havens. Rotterdam is een 'zeehaven', Antwerpen een 'landhaven'. Ze trekken verschillende goederenstromen aan. Tijdkritische lading is geschikter voor de haven van Rotterdam, omdat de goederen dan sneller beschikbaar zijn. Kostengevoelige lading is beter af met Antwerpen, omdat deze haven tachtig kilometer landinwaarts ligt, wat de doorvoer van de goederen naar de eindbestemming goedkoper maakt. Rotterdam is daarbij vooral een importhaven, Antwerpen een exporthaven. De twee 'bijten' elkaar dus niet. Sterker nog, dit verschil geeft een mooie basis voor samenwerking.' Een haven wordt vaak gezien als een eindpunt, vervolgt Van Breedam, maar dat is het niet. 'Eigenlijk is een haven een schakel in de logistieke keten, waarbij de verlader degene is die de goederenstromen genereert. Zonder verladers is er geen stuwadoor, geen rederij. Havens hebben echter verhoudingsgewijs nog te veel aandacht voor dienstverlenende bedrijven zoals stuwadoors en vervoerders, en te weinig voor verladers.' Samenwerken is voor Van Breedam het sleutelwoord voor de toekomst van de regio. Alleen is maar alleen en daarmee winnen Antwerpen en Rotterdam de wedstrijd niet. Samenwerking genereert dikkere goederenstromen en daar heeft iedereen, ook de maatschappij, baat bij. 'De delta is nu nog marktleider in Europa, maar we moeten inspelen op de veranderingen voordat de bedrijven er-

vandoor gaan. De nationale en internationale goederenstromen gaan nu via de delta. Dit biedt een uitzonderlijke kans om die stromen te gaan regisseren, waardoor we ze zich hier nog sterker zullen kunnen verankeren. Maar dat kan niet langer afzonderlijk per verlader of vervoerder. Partijen zullen moeten samenwerken.'

EFFICIENCY

Op logistiek gebied kan door samenwerking veel verbeteren, denkt Van Breedam. 'Het World Economic Forum heeft berekend dat de efficiency van de logistieke sector ontzettend slecht is. Die bedraagt slechts 43 procent. Een op de vier vrachtauto's rijdt leeg. En de gemiddelde beladingsgraad van de niet-lege auto's is 57 procent!' Een van de oorzaken is volgens Van Breedam de versnippering van de transportsector. 'Er zijn in de hele delta meer dan tienduizend transportondernemingen, waarvan zo'n tachtig procent beschikt over één tot twee trucks. Dit maakt dat iedereen een deel van de vracht krijgt, waardoor de beschikbare capaciteit slecht wordt benut. Het is echter niet de schuld van de transportondernemingen, maar van de veeleisende klant. Ons consumptiegedrag zal de druk op het transport blijven verhogen.' Hij geeft een voorbeeld. 'Toen ik twintig jaar geleden met mijn vader een nieuwe televisie ging kopen, moest je veertien dagen wachten op de levering ervan. Dat was destijds gewoon. Als je nu een nieuwe flatscreen koopt, wil je hem meteen mee naar huis nemen. Dat geeft een enorme druk op het vervoer.' Transport is vandaag de dag eigenlijk te goedkoop, denkt Van Breedam. Dat leidt volgens hem tot absurde situaties. 'De Belgische pralines worden weliswaar in België gemaakt, maar daarna naar Tsjechoë verstuurd om te worden verpakt om vervolgens weer terug te keren naar België om van daaruit wereldwijd te worden verdeeld.' Dat zal op termijn gaan veranderen nu regeringen wereldwijd zich hebben geëngagementeerd aan verla-

ging van de CO₂-uitstoot, voorspelt Van Breedam. 'Maatregelen als kilometerbeprizing en CO₂-taks, zullen hun impact krijgen op supply chains. Zo is in het verleden een aantal activiteiten naar elders verplaatst vanwege de lage lonen en dito transportkosten. Door de stijging van de transportkosten zal dat wellicht veranderen.'

Ook is er de kans dat het aandeel van de toegevoegde waarde in de afhandeling van goederen toeneemt. Van Breedam: 'Een printerfabrikant bijvoorbeeld zal de hogere transportkosten niet helemaal meer kunnen doorberekenen aan de klant. Hij moet de kosten drukken en 'stript' daarom zijn product zodat er meer in één container passen, bijvoorbeeld door de papierlade niet bij voorbaat op de printer te zetten, maar pas in het Europese distributiecentrum.'

Hij ziet hogere transportkosten dan ook als een kans. 'Dit kan voor veel producten nieuwe activiteiten in onze regio met zich gaan meebrengen en dat komt de werkgelegenheid ten goede.' Dit nieuwe type productieactiviteiten zal volgens hem voornamelijk in magazijnen plaatsvinden. 'Je ziet die ontwikkeling trouwens al op gang komen. Een magazijn ontwikkelt zich steeds meer van zuivere opslagplaats tot assemblagehal.'

BUNDELEN

Van Breedam zweert bij het bundelen van goederenstromen. Dat verhoogt de efficiency en duurzaamheid van transport en leidt tot lagere logistieke kosten voor de verlader. 'Stel, een bedrijf vervoert wekelijks goederen naar Kazachstan. Er gaan vijf pallets in de truck. Dat is heel duur vervoer. Als je dat kunt bundelen met de spullen van een ander bedrijf voor Kazachstan, dalen de kosten per pallet sterk. Dat carpoolen met cargo is de toekomst.' Voor die bundeling is een nieuwe 'regisseur' nodig om de keten te laten samenwerken. Van Breedam illustreert dit opnieuw met een voorbeeld. 'Twee Europese distributiecentra - het ene voor sportartikelen, het andere voor auto-onderdelen - liggen op

vijftien kilometer afstand van elkaar. Vanaf beide locaties vertrekt dagelijks een vrachtauto naar Italië. Dat is zonde. De twee goederensoorten vormen een ideale combinatie om te worden samengevoegd: sportartikelen zijn vaak volumineus en auto-onderdelen vaak zwaar. Bundeling scheelt CO₂-uitstoot en dat is wat de maatschappij wil. Maar daarvoor is wel een onafhankelijke ketenregisseur nodig. Al is het maar om de 'gainsharing' te regelen. Van een neutrale buitenstaander wordt de beslissing wie welk deel van de winst opstrijkt, nu eenmaal gemakkelijker geaccepteerd.' Ook de overheden van de Rijn-Scheldedelta moeten rekening houden met de nieuwe ontwikkelingen. 'Het gaat niet langer meer om alleen doorvoer, het gaat ook om een vorm van productie, om werkgelegenheid. De delta is een belangrijk centrum door de aanwezigheid van bedrijven, consumenten en industrie. Binnen de regio wordt veel economische activiteit gecreëerd. De overheden moeten een intelligent beleid voeren om bedrijven aan te trekken en afzien van overdreven regelgeving.' Er moet volgens Van Breedam een duidelijke visie komen op de verdere ontwikkeling van de logistiek in de regio. 'Bedrijven moeten zich daar vestigen waar hun totale logistieke kosten het laagst zijn, maar tegelijkertijd ook daar waar zij de minste maatschappelijke hinder veroorzaken. Hiervoor is het nodig dat bedrijven met te bundelen goederenstromen zich zoveel mogelijk in elkaars buurt vestigen. Door de nabijheid kunnen goederenstromen veel gemakkelijker worden samengevoegd zodat het transport duurzamer wordt. De cruciale voorwaarde is en blijft daarbij: bedrijven moeten bereid zijn om samen te werken.'

GIJS KOREVAAR

Masterclass

De Antwerp Management School organiseert een masterclass, European Distribution Structures, om de regio voor te bereiden op de 'kantelmomenten' die eraan komen. In het programma werken academici en bedrijven samen. Zo werkt Proctor & Gamble mee als het gaat over CO₂-uitstoot en vervoer, Nike bemoeit zich met het onderwerp Europese distributiecentra, BASF met vervoersmodaliteiten, Johnson & Johnson met wereldwijde 'supply chains', Atlas Copco met servicelogistiek en NYK Logistics met lean-concepten. Alex van Breedam en Luc Chalmet van de Antwerp Management School organiseren de masterclass. Voor meer informatie, e-mail luc.chalmet@ua.ac.be of alex.vanbreedam@ua.ac.be.