

HET MOET ANDERS EN BETER

Dat de logistieke sector in ons land voor flink wat tewerkstelling en toegevoegde waarde zorgt, is oud nieuws. Vandaag staat de sector evenwel op een kantelpunt. Met de quote "ofwel verknallen we het volledig en wordt logistiek een puur ondersteunende sector, ofwel zetten we voluit in op een volledig andere logistiek: efficiënt, duurzaam en met een veel breder sociaal draagvlak", gooit Alex Van Breedam alvast een ferme stok in het hoenderhok. *(Filip Michiels)*

Vijf jaar terug tekende de logistieke sector in ons land nog voor 8,2% van het BNP. Anno 2018 zitten we op 8,4%, en tegen 2025 zou dat percentage zelfs oplopen tot 9,2%. Zowat 300.000 landgenoten verdienen hun brood in de brede sector en het is dan ook niet verwonderlijk dat het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) sinds begin 2017 als de speerpuntcluster voor logistiek door het leven gaat. "We consumeren nog altijd meer en verplaatsen nog altijd meer goederen. Tegelijk geniet België ook van een bijzonder strategische ligging. Het zou me dan ook sterk verwonderen dat het belang van onze sector de komende jaren plots zou gaan afnemen", klinkt het bij Jan Merckx, manager transitie domeinen bij het VIL.

"Daar hoort evenwel ook een stevige kanttekening bij: de sector zal de komende jaren in ijltempo verder automatiseren. De ideale logistieke wereld zou op termijn dus wel eens een wereld kunnen zijn waarin die sector steeds minder mensen tewerkstelt. We zien dat overigens nu al gebeuren: in een aantal grote havens gebeurt de behandeling van containers al haast volledig automatisch. Vandaag kruipt er nog flink wat arbeid in het omzetten en verladen van die containerinhoud naar paletten, dozen en pakjes tot bij de eindklant, maar op termijn zal ook daar steeds meer automatisering volgen. Die vaststelling geldt natuurlijk voor wel meer sectoren en de voor de hand liggende conclusie is dan ook dat we op zoek moeten gaan naar nieuwe businessmodellen. Er speelt namelijk nog een tweede belangrijke trend die onze sector op termijn onder druk zet: het sociale draagvlak voor sommige logistieke activiteiten is de voorbije jaren stevig onder druk komen te staan. Tegelijk zien we nieuwe modellen – denk aan de circulaire economie of de deeleconomie – aan belang winnen. Iedereen beseft stilaan ook dat ons huidige model niet oneindig houdbaar is: ook in de industrie en in de logistiek zal de zogenaamde *social responsibility* steeds meer aan belang gaan winnen."

Crowd-logistiek

Dat besef lijkt nu stilaan ook in politieke kringen terrein te winnen. In haar Industrie 4.0-visie zet bijvoorbeeld ook de Vlaamse overheid stevig in op een transitie vanuit het huidige systeem naar een meer duurzame economie. "De rol van de overheid hierin is extreem belangrijk", geeft Merckx aan. "Zij kunnen mee de

aanzet geven én het wetgevend kader scheppen voor innovatieve modellen, waarmee het bedrijfsleven dan verder aan de slag kan. Neem nu bijvoorbeeld de zogenaamde *crowd-logistiek*, waar een toch niet onbelangrijke speler als Bpost nu ook mee experimenteert. Via het nieuwe platform Bringr kan iedereen voortaan tegen



"Ik denk dat we ons hier beter kunnen focussen op échte diepgaande innovatie en totaal nieuwe logistieke modellen."
(Jan Merckx – VIL)

GDP logistics sector (€ mio) / % of regional GDP



	2011	2013	2016	2025
Flanders	€ 18 900	€ 19 900	€ 21 400	€ 25 800
	8,9%	9,1%	9,2%	9,7%
Brussels	€ 5 400	€ 5 700	€ 6 200	€ 7 400
	6,2%	6,4%	6,6%	7,0%
Wallonia	€ 2 600	€ 2 700	€ 2 900	€ 3 500
	3,7%	3,8%	3,9%	4,2%

Bron: Möbius

betaling pakjes vervoeren en afleveren. De Bringr-app koppelt mensen die goederen willen versturen aan anderen die bereid zijn die op te halen en af te leveren. De vergoeding daarvoor varieert in functie van de afstand en het gewicht van het pakje."

Nieuwe logistieke modellen zullen, in combinatie met de steeds sterkere automatisering, op termijn onvermijdelijk tot een daling van de tewerkstelling in de sector leiden, vreest Merckx. "Een aantal studies wezen eerder ook al in die richting. Tegelijk zullen de volumes ongetwijfeld wel blijven stijgen en dat is voor Vlaanderen dan weer goed nieuws. We mogen ons in dit debat ook niet al te veel laten misleiden: er was de voorbije jaren nogal wat te doen over de strenge wetgeving rond nachtwerk in ons land, waardoor we flink wat logistieke activiteiten aan de buurlanden verloren hebben. In het verleden ging deze redenering wellicht nog deels op, maar we moeten realistisch zijn: de grote magazijnen van de Amazons van deze wereld zullen de komende jaren stilaan volledig geautomatiseerd draaien. Ik denk dan ook dat we ons hier in Vlaanderen beter kunnen focussen op échte diepgaande innovatie en totaal nieuwe logistieke modellen. Vanuit het VIL zijn we nu bijvoorbeeld bezig met een nieuw initiatief rond multimodale logistiek: de verkeerscongestie neemt in ons land stilaan zo'n dramatische vormen aan dat we echt niet anders meer kunnen. Ook in het bedrijfsleven beweegt er op dat vlak stilaan heel wat. Onder meer grote retailers als Colruyt en Carrefour trekken stevig aan die kar. Ik kan het dus niet genoeg onderstrepen: we zitten op een kantelpunt en dat besef leeft steeds breder."

Versnippering

Alex Van Breedam, naast mede-oprichter en ceo van Tri-Vizor ook docent aan de Antwerp Management School en de KULeuven, is het roerend eens met die visie. Hij ziet, naast de automatisering en het afbrokkelende sociale draagvlak, nog een derde bedreiging voor de sector. "De vullingsgraad van vrachtwagens is de voorbije jaren stelselmatig gedaald. Tegelijk dreigt een acuut tekort aan vrachtwagencapaciteit. Door de toename van het aantal filekilometers is de gemiddelde snelheid op het Europese



"We moeten verder gaan dan het ondersteunende aspect, om via eigen innovaties uit te groeien tot een echt volwaardige sector die op eigen benen staat." (Alex Van Breedam – Tri-Vizor)

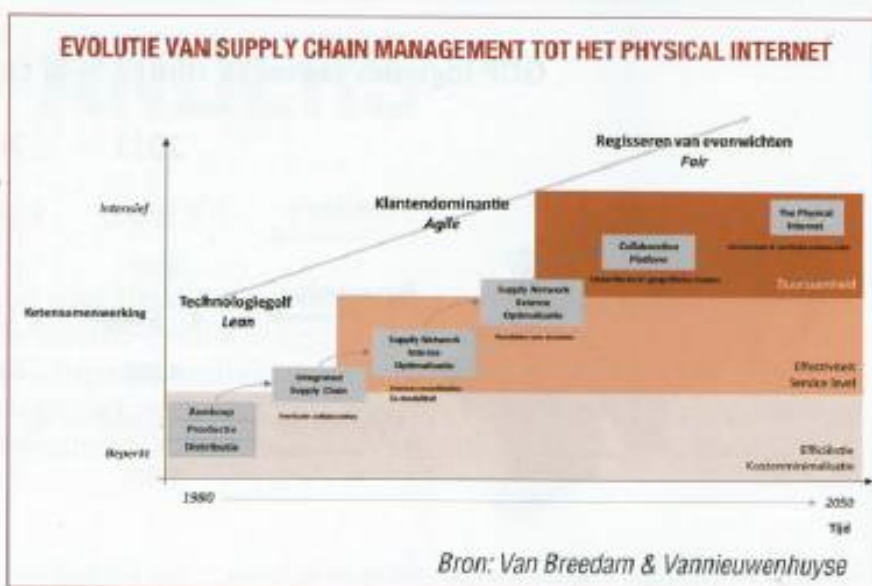
wegennet op 20 jaar tijd met meer dan 10 km/h gedaald. Onder meer daardoor is er in die periode bijna 20% vervoerscapaciteit bijgekomen om hetzelfde volume aan goederen te transporteren. Dat vervoerde volume nam de voorbije jaren in Europa niet spectaculair toe, maar het aantal verzendingen zelf is wel dramatisch toegenomen. Onder meer omdat bedrijven en particulieren steeds frequenter maar in steeds kleinere hoeveelheden bestellen.

Parallel daarmee heeft de logistieke sector volgens hem nog altijd af te rekenen met een zeer hoge graad van versnippering en met heel wat verschillende reglementeringen, standaarden en protocollen. "Efficiënt is anders en dus dringt een radicale koerswijziging zich op. Ik geloof heel sterk in de toekomst van de logistiek

maar vrees wel dat er vanuit de sector nog te weinig aan innovatie wordt gedaan. De steile opgang van de e-commerce heeft de fragmentatie van de sector enkel maar doen toenemen. De enige duurzame oplossing is de logistieke stromen stevig verdikken, om hinderlijke uitzaaiing in alle mogelijke richtingen tegen te gaan. Daarin zie ik een bijzonder belangrijke rol weggelegd voor de overheid: als we de vrije markt gewoon verder laten spelen, dan dreigt net onze strategisch zeer gunstige ligging ons op korte termijn volledig te verstikken. De overheid kan bijvoorbeeld zorgen voor een betere infrastructuur om de transportstromen beter te kanaliseren, waardoor we containers vanuit de havens zo diep mogelijk het achterland gebundeld kunnen insturen, bij voorkeur per trein of met een binnenschip. Als we de containers pas helemaal op het einde van het traject openen en dan de lading naar de verschillende eindbestemmingen verspreiden, beperken we de verkeershinder en zorgen we voor een veel efficiënter logistiek proces. Bedrijven die hun stromen gaan delen, zouden ook beloond moeten worden: zij maken logistiek zo immers veel duurzamer. Ik merk dat er nu bij de Vlaamse havens concrete belangstelling is om die regiefunctie op te nemen als een neutrale instantie, over de verschillende betrokken spelers en bedrijven heen. Vergelijkbare initiatieven zijn ook denkbaar op stedelijk of gemeentelijk niveau, waarbij het dan de lokale overheid is die de regie in handen zou moeten nemen. We kunnen in deze niet zomaar de vrije markt laten spelen. Bedrijven zijn vandaag gewoon om eerst alles netjes in hun eigen magazijn te verzamelen en dan vandaar het transport te organiseren. In het logistieke model van de toekomst werken we vanuit een soort centraal collectief distributieplatform, waar we alle goederen eerst verzamelen. Ook de klant zal zijn gedrag moeten aanpassen: gratis transport bestaat niet, ook en zeker niet in e-commerce. Dit soort *free lunch* wordt vandaag cash betaald door de hele samenleving."

Physical internet

Logistiek blijft vandaag nog altijd te zeer een economisch ondersteunende sector, vindt Van Breedam. "We moeten verder gaan dan het ondersteunende aspect, om via eigen innovaties uit te groeien tot een echt volwaardige sector die op eigen benen staat.



Doen we dat niet, dan zullen het bedrijven als Google of Amazon zijn die de logistieke modellen van de toekomst ontwikkelen. Dat zou in mijn ogen het absolute doemscenario zijn, aangezien die bedrijven commerciële en geen neutrale *governance*-modellen hanteren. Er is evenwel ook een ander scenario mogelijk, waarin het zogenaamde *physical internet* een bepalende rol zal spelen. Almaar meer grote bedrijven, maar net zo goed de Europese Commissie, zetten daar nu stilaan de schouders onder. Kort geschetst komt het erop neer dat de logistiek op termijn georganiseerd zal worden volgens de principes van het internet. Wie een vracht vanuit Spanje naar België moet vervoeren, doet dat vandaag meestal met een vrachtwagen, die soms leeg naar Spanje moet rijden om de vracht op te halen. Die hele operatie neemt acht dagen, een bepaalde wegbezetting en vrachtwagencapaciteit in beslag. Op termijn wordt dat model onhoudbaar en dus experimenteren we nu met een totaal nieuw concept. Dat vertrekt vanuit een centraal portaal van een community waarbij niet enkel bedrijven hun stromen samenbrengen maar ook een aantal geaccrediteerde vervoerders aangesloten zijn. Elke transportaanvraag wordt gepland en uitgevoerd in functie van de beschikbaarheid van de aangesloten vervoerders. Het kan dus best zijn dat het traject Spanje-België in vijf etappes door vijf verschillende transporteurs wordt uitgevoerd. Bedrijven kunnen dus zelf niet meer kiezen wie hun vervoer verzorgt. De eerste testen met dat systeem, die onder meer in Canada en de VS al lopen, geven aan dat de goederen ook met verschillende tussenstops zo veel sneller op bestemming raken dan wanneer één enkele vrachtwagen het hele transport zou hebben gedaan. Centraal hierbij staat dus het idee dat magazijnen en transportcapaciteit zo optimaal mogelijk gedeeld worden. We collectiviseren het volledige proces. En de overheid krijgt een cruciale rol in het opnieuw efficiënt en maatschappelijk aanvaardbaar maken van de logistiek."

Jan Merckx zit op dezelfde lijn: "Noem dat gerust het meest energie-efficiënte en duurzame logistieke model dat we ons vandaag kunnen inbeelden. Grote jongens als Procter & Gamble zetten daar vandaag al behoorlijk stevig op in en tegelijk zien we ook hier een groeiend ecosysteem van bedrijven die in die richting werken." ■