

De weg naar logistieke innovatie

Volgens een recent Amerikaans rapport is Vlaanderen in logistiek opzicht momenteel de beste Europese vestigingsplaats voor bedrijven. Investeerders kunnen hier onder meer rekenen op een fijnmazige en geïntegreerde wegen- en spoorweginfrastructuur, degelijke havens en relatief lage vestigingskosten. Bovendien zijn Vlaanderen en het gebied 500 kilometer daarrond goed voor 60 procent van de Europese koopkracht. Maar als onze logistieke sector, en meteen de hele Vlaamse economie, hoge toppen wil blijven scheren, moet volop werk worden gemaakt van logistieke innovatie. Het Vlaams Huis van de Logistiek (VHL) wil die handschoen opnemen.



Vlaggenschip van de Vlaamse economie

W aarschijnlijk wordt het Vlaams Huis van de Logistiek op 1 januari 2003 officieel opgericht. TEW-professoren Alex Van Breedam en Willy Winkelmans hebben wat het concept en de opstart van het Huis betreft een heleboel vingers in de pap gehad.

Willy Winkelmans: 'Alex heeft de werkgroep geleid die zich met de concrete realisatie van het Huis heeft beziggehouden en ik heb als voorzitter gefungeerd van de stuurgroep die dat hele proces heeft begeleid. Met 180 Europese distributiecentra - dat zijn centra waarvan de distributieactiviteiten minstens vijf Europese landen bestrijken - doet Vlaanderen het logistiek uitstekend, maar we willen de *performance* van de logistieke sector duurzaam vrijwaren en zelfs vergroten. We hebben een overkoepelende structuur nodig die de innovatie en samenwerking in de sector stimuleert en de Vlaamse logistieke troeven bovendien wereldwijd onder de aandacht van investeerders brengt. Het Vlaams Huis van de Logistiek kan echt een vlaggenschip van de Vlaamse economie worden, vergelijkbaar met Nederland Distributieland bij onze noorderburen.'

Alex Van Breedam: '70 procent van onze aandacht en middelen zal naar kennisvergaring, kennisverspreiding en innovatie gaan, 30 procent naar promotie. Kennis in de vorm van expertise wordt steeds belangrijker. Zo kunnen door de hoge arbeidskosten in Vlaanderen onze transportfirma's in prijs niet concurreren met de

Oost-Europese, maar dat nadeel kan worden gecompenseerd door klanten extra diensten aan te bieden. Ik denk aan efficiënt voorraadbeheer, callcenters en dergelijke.'

Nieuwe logistieke formules

L ogistiek omvat inderdaad veel meer dan het vervoeren en opslaan van goederen. *Value added logistic services* zijn in opmars. De toegevoegde waarde kan bestaan in het verpakken van producten, het labelen ervan overeenkomstig het land of de klanten waar ze heen moeten, het intelligent beheren van diverse voorraden op diverse plaatsen via ICT, noem maar op.

Alex Van Breedam: 'Het Vlaams Huis van de Logistiek wil een *discussieforum* opzetten om zo continu op de hoogte te blijven van de vragen en problemen waarmee de logistieke sector worstelt. We zullen dan *strategische werkgroepen* vormen waarin academici, bedrijfsmensen en eventueel ook vertegenwoordigers van de overheid zich gezamenlijk over de aangedragen topics zullen buigen. Bedoeling is dat die werkgroepen praktische oplossingen bedenken en interessante nieuwe logistieke formules uitwerken.

'Een actuele topic is het transport van consumptiegoederen per binnenschip. Eén schip kan honderden vrachtwagens van de weg halen. Je zou bijvoorbeeld met varende magazijnen kunnen werken die bier van uiteenlopende brouwerijen naar aanlegplaatsen in de buurt van distributiecentra van supermarkketens vervoeren.



Voor elke brouwerij afzonderlijk is een binnenschip veel te groot, maar voor meerdere brouwerijen samen is het een bruikbaar transportmiddel. Omdat je met een schip niet zomaar de hele afstand van de brouwerijen tot aan de distributiecentra kunt afleggen, moet je het bier vlot van het schip op vrachtwagens kunnen overladen, en omgekeerd. Vervoer op pallets, een nieuwigheid in de binnenvaart, maakt dat mogelijk. Het realiseren van zo'n efficiënte, voordelige en tegelijk ook milieuvriendelijke en het wegverkeer ontlastende *multimodale* vorm van vervoer - binnenschip plus vrachtwagen - is illustratief voor het soort zaken waaraan het Vlaams Huis van de Logistiek aandacht zal besteden. Ook bij het creëren van logistieke samenwerkingsverbanden tussen concurrerende bedrijven - in ons voorbeeld concurrerende brouwerijen en concurrerende supermarktketens - kan het Huis een positieve rol spelen, met name wat het definiëren van de taak van de bemiddelaar aangaat. Er liggen hier nog enorme kansen. Hoe meer samenwerking en hoe beter de integrale benadering, hoe lager de logistieke kosten voor alle betrokken partijen.'

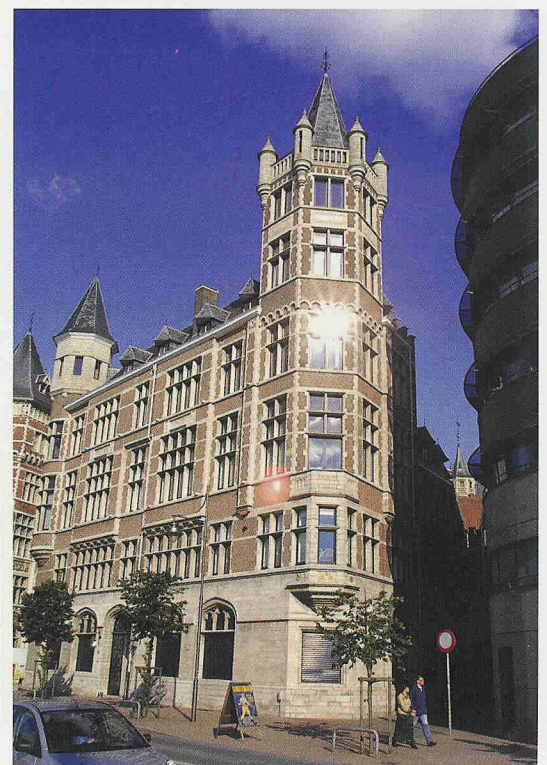
Willy Winkelmans: 'We hadden het Huis misschien al jaren geleden moeten oprichten, maar liever laat dan nooit. Door de globalisering wint de fysieke en niet-fysieke distributie nog aan belang. Uiteindelijk wordt het een dusdanig complexe zaak, dat grote producenten zich volledig op hun kernactiviteiten gaan concentreren, waardoor de logistiek aan gespecialiseerde firma's wordt overgelaten. Outsourcing is de trend.

Het Vlaams Huis van de Logistiek kan hierop inspelen en zich onder meer als een *one-stop shopping agency* profileren, waar bedrijven in één keer voor alle logistieke informatie en adviezen terecht kunnen.'

Beheersovereenkomst van vijf jaar

Aan de Vlaamse regering is gevraagd om de werking van het Vlaams Huis van de Logistiek vijf jaar lang te (helpen) financieren. **Willy Winkelmans:** 'We geloven oprecht dat de overheid op die manier een verstandige investering doet. Samen met Dirk Lannoo van de Katoennatie en de verantwoordelijke voor het innovatiebeleid van de UA Marc Van Boven hebben Alex Van Breedam en ikzelf eerst de koppen bij elkaar gestoken en het VHL-concept in alle rust laten groeien en rijpen. Dat heeft geresulteerd in een lijvig document, dat Alex Van Breedam en *logistics professional* Francis Rome overal in de Vlaamse logistieke sector zijn gaan toelichten en bespreken. Hoewel de eerste aanzet tot wat vandaag het Vlaams Huis van de Logistiek wordt genoemd al enkele jaren geleden werd gegeven door toenmalig minister-president Luc Van den Brande - tijdens een academische opening suggereerde hij om van Antwerpen een "logistieke vallei" te maken, een idee dat we spontaan hebben opgepikt - is het voorstel dat thans aan de Vlaamse regering is gedaan veel beter uitgewerkt en heeft het ook veel meer diepgang. Het overleg met minister van Innovatie Dirk Van Mechelen, en in een later stadium

Wellicht wordt het
Vlaams Huis van de
Logistiek onder-
gebracht in het Huis
der Natiën aan de
Jordaenskaai 25 in
Antwerpen.



met minister van Economie Jaak Gabriëls, onder wiens bevoegdheid het project nu volledig valt, heeft daar zeker toe bijgedragen.

'We vragen aanzienlijke sommen, maar alleen zo kan het Huis vlug op volle toeren gaan draaien en overal in Vlaanderen deskundig advies gaan verstrekken. Onze hele economie vaart er wel bij als Vlaanderen alom als logistieke poort tot de wereld wordt erkend.

'Het Vlaams Huis van de Logistiek mag niet met een belangenvereniging worden verward. Als structuur die alvast de eerste jaren in hoge mate door de overheid zal worden gefinancierd, willen we in de meest algemene zin de intrinsieke kwaliteiten van Vlaanderen op logistiek gebied valoriseren. We verbinden ons ook niet eenzijdig met de Universiteit Antwerpen. In beginsel kan elke Vlaamse universiteit of hogeschool met het Huis samenwerken. Er is bijvoorbeeld al een hechte samenwerking met professor Roland Van Dierdonck van de Vlerickschool. Hoewel er een reële nood bestaat aan hogere opleidingen in logistiek, zal het Huis die niet zelf organiseren. Vlaanderen beschikt over voldoende kennisinstellingen die dat, ondersteund door een groeiende knowhow binnen het VHL, kunnen doen.'

Alex Van Breedam: 'Het Huis heeft de ambitie de logistieke sector een visie te geven en in Vlaanderen een logistiek *bewustzijn* te creëren. Met mensen uit de sector, transporteconomen en de overheid zullen we nagaan waar we over vijf of tien jaar willen staan en hoe we de gestelde doelen kunnen bereiken.'

Generieke kennis

Als het Vlaams Huis van de Logistiek de gevraagde middelen krijgt, wordt het onmiddellijk operationeel.

Alex Van Breedam: 'We hebben ons grondig voorbereid. Ik wil hier nog benadrukken dat we het geld van de overheid ook zullen gebruiken om *onderzoek* te doen. Dat zal tot *generieke kennis* leiden, kennis dus die publiek toegankelijk zal zijn.'

Het Vlaams Huis van de Logistiek is bijvoorbeeld van plan een strategische werkgroep op te richten in verband met *radio-frequency tags*, minuscule chips die het mogelijk maken voorwerpen overal te volgen. Ze worden onder meer gebruikt om containers te traceren, maar ook ten behoeve van consumenten. Via zo'n *tag* kan iemand die bijvoorbeeld een auto of een zitbank heeft besteld op ieder moment via internet achterhalen in welk productiestadium of op welke plek de bestelling zich bevindt.

Alex Van Breedam: 'IMEC, het Interuniversitair Micro-Elektronica Centrum in Leuven, behoort op het gebied van die *tags* tot de internationale top. Met experts van IMEC zouden we een gids willen samenstellen die bedrijven vertelt welke



Willy Winkelmans

(links): 'Met 180

Europese distributiecentra doet Vlaanderen het logistiek uitstekend, maar we willen de *performance* van de logistieke sector duurzaam vrijwaren en zelfs vergroten.'

Alex Van Breedam:

'Het Vlaams Huis

van de Logistiek

heeft de ambitie de

logistieke sector

een *visie* te geven

en in Vlaanderen

een logistiek *bewust-*

zijn te creëren.'

soorten *tags* voor hun producten of activiteiten het meest in aanmerking komen. Elk bedrijf zal deze gids gratis kunnen raadplegen. Voor het laten maken van *tags* zal natuurlijk wel moeten worden betaald. Een deel van de opbrengst zal naar het Huis gaan, dat het geld dan voor de ontwikkeling van weer andere generieke kennis kan gebruiken. Via dergelijke activiteiten hopen we op termijn zelf onze werking te kunnen financieren en helpen we zowel afzonderlijke bedrijven als de hele logistieke sector.'

Logistiek rijmt op politiek

Willy Winkelmans: 'Het Huis zal zich vermoedelijk ook regelmatig met beleidsvoorbereidend werk moeten inlaten. Nog vaak wordt bij beslissingen over grote infrastructuurwerken en ruimtelijke ordening onvoldoende rekening gehouden met logistieke behoeften en concepten. Bij een havenuitbreiding dient bijvoorbeeld ook aandacht te worden besteed aan een vlotte aan- en afvoer van de extra vracht over land. Veel ernstige logistieke problemen vereisen politieke actie. Neem de verkeerscongestie. De logistieke sector kan die door een intelligenter gebruik van de transportinfrastructuur geleidelijk wat doen verminderen, maar niet laten verdwijnen. Via een innovatieve substitutie van een deel van het wegvervoer door binnenscheepvaart kan de sector bijvoorbeeld een bijdrage leveren aan de politiek nagestreefde *modal shift*. Maar helaas zijn de files in Vlaanderen niet alleen het gevolg van logistieke inefficiënties, ook onevenwichten tussen de vraag naar mobiliteit en het aanbod van relevante transportwegen spelen een rol. Het is aan de politiek om, bijvoorbeeld via aanvullende of nieuwsoortige infrastructuur, de evenwichten te herstellen. Zulke initiatieven zullen echter altijd logistiek moeten worden vertaald en gestuurd. Het is niet de bedoeling dat het Vlaams Huis van de Logistiek beleidsbeslissingen neemt, maar het kan wel de vinger op de wonde leggen of de juiste remedies helpen vinden.' ■

Voor meer informatie kunt u terecht bij professor Alex Van Breedam (tel.: 0475 73 68 11, e-mail: alex.vanbreedam@ua.ac.be) en professor Willy Winkelmans (tel.: 03 275 51 44, e-mail: willy.winkelmans@ua.ac.be). Of surf naar www.vlaamshuislogistiek.be.