

WE MOETEN DE LOGISTIEKE CONTROLETOREN VAN EUROPA WORDEN.

Willen bedrijven blijven meespelen in de hoogste klasse, dan moeten ze hun supply chain 'futureproof' maken. Een gesprek met logistiek expert Alex Van Breedam over de toekomst van de logistiek, wasmachines, 3D printing, Zalando, overdaad, schaarste en CO₂-taks.

(Kurt De Cat)

Alex Van Breedam ademt logistiek. De European Logistics Association riep hem uit tot 'Europese Logistieke Professional van 2014'. Van Breedam is als academicus onder meer verbonden aan de Antwerp Management School waar hij het programma Global Supply Chain Management heeft opgestart. "Vandaag volgen toekomstige supply chain managers uit alle windstreken deze opleiding. We rekruteren wereldwijd, dit jaar hebben we tien nationaliteiten bij de studenten", zegt Van Breedam. "De logistieke wereld weet dat de Rijn-Schelde-delta het mekka is van de logistiek. Dit land speelt elk jaar in de Champions League van de logistiek, we doen daar niet voldoende mee. Via dergelijke internationale opleidingen doen

we mensen naar deze regio kijken. De dag dat zij de touwtjes in handen hebben, weten ze welke mogelijkheden er hier zijn."

E-COMMERCE OPENT PERSPECTIEVEN

Van Breedam is bovenal actief in het bedrijfsleven. Hij is medeoprichter en ceo van Tri-Vizor, een spin-off van de Antwerpse universiteit. Het bedrijf is gespecialiseerd in het organiseren van carpooling voor cargo. Tri-Vizor brengt bedrijven bij elkaar om goederenstromen te bundelen en transportcapaciteit te delen. Verladers zoals Baxter, UCB, Colruyt, Eternit, Ontex, Nestlé en PepsiCo zijn de pioniers die de eerste pro-

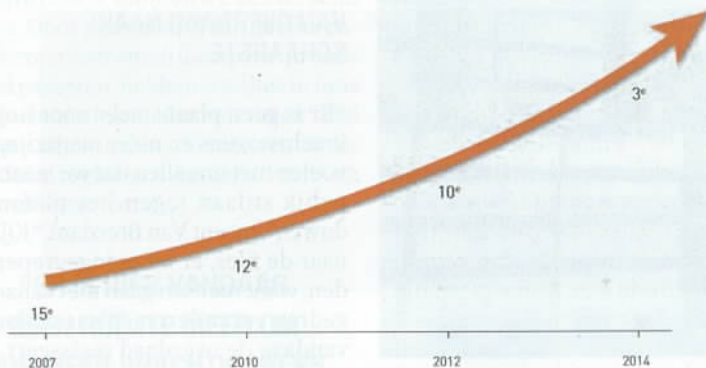


Alex Van Breedam: "Bedrijven moeten hun supply chain futureproof maken."

jecten in de praktijk brachten. Op die manier kan er op transportkosten en CO₂-uitstoot bespaard worden.

"We stellen vast dat veel bedrijven daar nog niet helemaal klaar voor zijn. En daarom zijn we gaan nadenken over wat wij nog meer moeten doen om bedrijven zo ver te krijgen", stelt Alex Van Breedam. Uit onderzoek blijkt dat weinig bedrijven echt vooruitkijken naar wat er in de volgende maanden of jaren zal gebeuren. Zij zijn eerder reactief dan proactief. Vandaag is het e-commerce gebeuren misschien wel één van de meest zichtbare evoluties die spelen in de sector en het gaat heel snel. "Tot een jaar geleden zou ik geen wasmachine via

Logistieke aantrekkingskracht van België



Bron: Logistics Performance Index – Wereldbank

**"HET INNOVEREND KARAKTER
VAN DE LOGISTIEKE SECTOR
IS BEPERKT."**

internet kopen en vandaag gebeurt het”, stelt Van Breedam vast. “Het gaat zo snel omdat e-tailers ondertussen tot volwaardige en betrouwbare bedrijven zijn uitgegroeid en heel het proces verloopt voor de consument comfortabel. Dat opent perspectieven.”

“DE INTERNETCONSUMENT WIL NIET BETALEN VOOR DE LAST MILE, TERWIJL DIE NET DE DUURSTE IS.”

Vandaag zijn de internetverkoop al goed voor ongeveer 5 procent van alle verkoop in België. We zullen snel evolueren naar 10 procent. In de Angelsaksische landen stijgt het marktaandeel al uit boven de 20 procent. Volgens Alex Van Breedam zal het logistieke landschap door de digitale revolutie serieus veranderen. “Bedrijven moeten hun supply chain ‘futureproof’ maken. In hoeverre is hun supply chain van vandaag klaar om die toekomstige evoluties te slikken?” Hij ziet zo’n twintigtal uitdagingen in de volgende 5 à 10 jaar opduiken. “Het innovatieve karakter van de logistieke sector is beperkt. Als men altijd maar lagere transportprijzen kan onderhandelen, is

de drang om naar innovatieve logistieke oplossingen te zoeken beperkt”, moet Van Breedam vaststellen.

MEER SUPPLY CHAIN RISICO'S

Andere megatrends die een impact hebben op de logistieke wereld zijn de bevolkingsgroei – tegen 2050 zijn we met 9 miljard mensen op de wereld – en de toenemende verstedelijking. Vandaag leeft de helft van de mensen in steden, op termijn evolueren we zelfs naar 70 procent urbanisatie. Een uitdaging voor de e-commerce. “We zien vandaag ook meer supply chain risico’s opduiken”, zegt Alex Van Breedam. “De supply chain wordt soms onderbroken omwille van geopolitieke redenen, natuurrampen, enzovoort. Moeten we ons geen vragen stellen over de manier waarop onze productie hier is georganiseerd? Als onze leveranciers hun halffabricaten niet meer op tijd kunnen leveren, dan kunnen wij hier ook niet assembleren.” Van Breedam verwacht dat nieuwe technologieën zoals Additive Manufacturing (3D printing bijvoorbeeld) stress zullen wegnemen uit onze supply chains omdat het risico niet langer bij de import van halffabricaten ligt, maar verschuift naar de grondstoffen die makkelijker aangeleverd kunnen worden. “Er zijn doorgaans meer leveranciers van grondstoffen en zo krijg je meer alterna-

tieven om problemen in de keten op te vangen”, weet Van Breedam.

Ook de duurzaamheidsgedachte dringt meer en meer door in de bestuurskamers. “In crisistijden focussen bedrijven heel sterk op kosten, maar stilaan botsen we tegen wat ik de ‘maatschappij van de overdaad’ noem. Als je vandaag een wasmachine in een elektroketen bestelt, dan kan die binnen de twee uur bij je thuis geleverd worden. Dat vraagt de klant meestal niet, maar het kan wel. Meer nog, we geraken er zelfs aan gewoon”, stelt Alex Van Breedam. Dat betekent concreet dat er een bestelwagen met misschien maar één wasmachine in de laadruimte voor die bepaalde klant zal rijden. “Het internet en de e-commerce geven de consument de indruk dat transport gratis is. Als we een laptopbatterij via internet willen kopen en we zien dat het om betalend transport gaat, dan zoeken we wel naar de website waarop gratis transport wordt aangeboden.”

Dat is volgens Van Breedam nefast want wellicht is de prijs voor het transport – ook maatschappelijk gezien – veel hoger dan de prijs van de batterij. “De internetconsument wil niet betalen voor de last mile, terwijl die net de duurste is. En helemaal dwaas is dat je de goederen ook gratis kan terugsturen. De Zalando’s van deze wereld maken daar vandaag publiciteit mee. De kost die heel die retourlogistiek veroorzaakt, is waanzinnig hoog en kan vandaag niet worden terugverdiend. Maar het is een strategische keuze van die spelers om zo de markt te veroveren. Die groepen investeren vandaag om ons gedrag te veranderen”, voorspelt Alex Van Breedam.

VAN OVERDAAD NAAR SCHAARSTE...

“Er is geen plaats meer voor nog meer vrachtwagens en meer magazijnen. We voelen met ons allen dat we maatschappelijk stilaan tegen het plafond aan duwen”, meent Van Breedam. “Kijk maar naar de files, er moet ingegrepen worden, want mensen gaan niet vanzelf hun gedrag veranderen. Waar de logistiek vandaag de overdaad regisseert, zal ze morgen de schaarste moeten orkestreren.” Dat betekent dat we met capaci-



Er is geen plaats meer voor nog meer vrachtwagens en meer magazijnen. We voelen met ons allen dat we maatschappelijk stilaan tegen het plafond aan duwen.

teitstekorten geconfronteerd zullen worden en die zullen we oplossen door meer intelligentie en niet door meer capaciteit in te zetten. Dat is slimme logistiek in een notendop. Alex Van Breedam gelooft in een sturende CO₂-taks op wereldschaal. “Elke vorm van transport moet je de juiste prijs doen betalen met een juiste CO₂-bijdrage. Dat zal de stimulans zijn om de vrachtwagens volledig te vullen. De logistiek van morgen zal veel slimmer dan die van vandaag moeten zijn. Dat betekent de bestaande capaciteit intelligent benutten voordat we nieuwe capaciteit aanboren.”

Volgens Van Breedam zal die ‘logistiek van de schaarste’ ook performanter zijn dan de huidige praktijk. “De deeleconomie – vandaag al populair bij jongeren – wordt een heel belangrijk concept voor onze branche. In het bijzonder voor de logistiek zal de groei van de economie losgekoppeld moeten worden van de groei van de CO₂-uitstoot. We moeten verder groeien zonder of met veel minder maatschappelijke druk. Zijn bedrijven bereid om met anderen capaciteit te delen? Alleen zo wordt de logistiek groener en kunnen er kosten bespaard worden. Eén vrachtwagen op vier rijdt nu al leeg, dus de capaciteit is er, alleen gebruiken we die niet.”

OP ZOEK NAAR TOEGEVOEGDE WAARDE

Alex Van Breedam ziet hier heel wat potentieel voor de logistiek van de toekomst. “Onze ligging pakken ze ons nooit meer af, met onze havens, luchthavens, wegen en waterlopen heeft onze regio belangrijke troeven, de noodzakelijke hardware. Door de juiste software daarop te laten draaien, kunnen we het verschil maken. Door de veelheid aan goederen- en informatiestromen die op ons grondgebied passeren, hebben we alles in huis om de logistieke controletoren van Europa te worden. Onze regio als logistieke regisseur van goederen- en informatiestromen.”

**“ER IS HIER VANDAAG
GEEN RUIMTE MEER OM
NOG MEER VRACHTWAGENS
TE LATEN RIJDEN.”**



De logistieke wereld weet dat de Rijn-Schelde-delta het mekka is van de logistiek. Dit land speelt elk jaar in de Champions League van de logistiek, we doen daar niet voldoende mee.

Dit past volgens Van Breedam volledig in onze logistieke roeping om massaproducten die via onze havens binnenkomen hier te customiseren en verder te transporteren naar de verschillende markten in Europa. “Dat finaliseren en assembleren is een vak apart en we zijn er goed in. Het is een taak voor de Europese distributiecentra – waarvan wij de hoogste dichtheid van het continent hebben – die hier gevestigd zijn.” Deze Europese distributiecentra zijn de plaats waar een nieuwe vorm van productie uitgerold wordt, een productie die perfect geïntegreerd is met logistiek en die het toelaat om producten heel snel aan de veranderende klantenbehoeften aan te passen.

“Daarom komen de producten dikwijls in een onafgewerkte vorm in containers naar onze havens en worden van daaruit naar de Europese distributiecentra getransporteerd. Daar halen we de producten uit de containers, werken ze af en maken ze klaar voor verdere verscheping over de weg, per spoor of via de binnenvaart naar de rest van Europa. Die waardetoevoeging is onze roeping en het verschaft werk aan duizenden mensen”, stelt Alex Van Breedam. “Wij hebben de intelligentie en de bundelingsmogelijkheden om met dikke en duurzame stromen Europa in te gaan. We hebben dit ook uitgebouwd als een specialisatie en we moeten hierop verder en nog slimmer blijven inzetten.” ■