



## Hoe kan de logistiek ons leven verbeteren?

De logistiek wordt vaak neerbuigend aanzien als een noodzakelijk kwaad dat dient om twee goederen van de ene naar de andere plaats te brengen. Het brede publiek neemt zelfs transport en logistiek als synoniem, en dat terwijl logistiek heel wat meer activiteiten inhoudt dan enkel dat transport an sich. In de sfeer van economische crisis, groen denken en werkzekerheid die nu heerst, wordt vaak het belang van de logistiek vergeten, die in dat opzicht heel wat meer is dan een noodzakelijk kwaad. De logistiek zet zich economisch, ecologisch en sociaal in om naar een betere wereld toe te werken. Op het recent georganiseerde congres “How can Logistics improve people’s life” werd de bijdrage van de logistiek bekeken vanuit drie invalshoeken: economisch, ecologisch en sociaal.

### De logistiek als economische sector

In een eerste benadering kunnen we de logistiek vanuit economisch oogpunt bekijken. Het lijkt ons nuttig om eens te kijken wat de plaats van de logistieke sector in de economie is, zodat we duidelijk het belang van de logistiek kunnen aanvoelen.

Het is ten eerste niet gemakkelijk om de economische en sociale impact van de logistiek exact te meten, net omdat de logistiek heel wat activiteiten inhoudt, die ook verspreid zijn over heel wat firma’s. Zo is het evident dat bevrachters, luchthavens, havenbedrijven, etc. tot de logistieke bedrijven behoren, maar vele andere bedrijven, aanwezig in talloze sectoren, hebben een afdeling logistiek, aankoop, distributie, etc. De grens is dus niet eenduidig te trekken.

Toch kunnen we min of meer een idee geven van het belang van de logistiek. De sector vertegenwoordigt in Europa 7 à 14 % van het bruto nationaal product. Als we een afgewerkt product bekijken, gaat 10 à 15% van de kost van dat product naar de logistiek. En Europa scoort goed, want volgens de logistieke prestatie-index liggen 8 van de 10 landen die het beste scoren op logistiek gebied in Europa. Op nummer 9 staat België, en bovenaan de lijst Duitsland.

De logistiek is echter geen eiland op zich, maar zit middenin andere trends en bewegingen. Volgens het Fraunhoferinstituut is de logistiek in Europa onderhevig aan acht economische megatrends. Enkele daarvan zijn globalisatie van de productie, de ontwikkeling naar een dienstenmaatschappij of individualisatie van producten en diensten. Van dat laatste is de automobieliindustrie het beste voorbeeld: de logistiek van deze sector moet heel fijn worden gestuurd – met systemen als JIT en kanban – om rekening te houden met alle noden. Andere megatrends zijn het groeiend belang van duurzaam denken, zich wapenen tegen terrorisme, de verdere technologische ontwikkeling, uitbesteding, concentratie op kerncompetenties, deregularisering en privatisering.

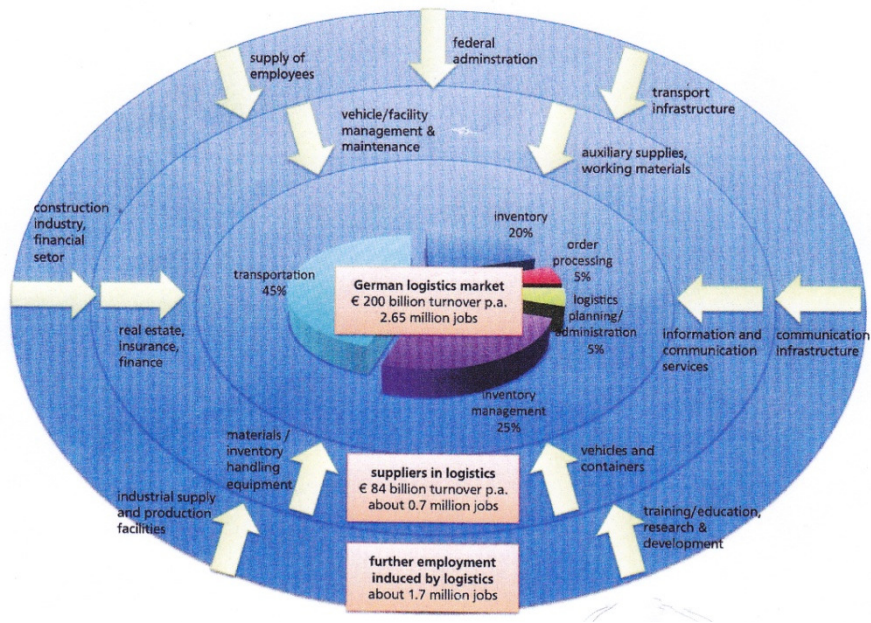
Om deze megatrends de baas te kunnen, zal een goede logistieke infrastructuur moeten worden opgezet om de logistiek verder te ontwikkelen en om competitief te blijven met de rest van de wereld. Daarbij denkt men dan in de eerste plaats aan wegen, spoorlijnen, havens en magazijnen, maar al even belangrijk is de informatie- en communicatieinfrastructuur. Ook een grondig opleidings- en bijscholingsstelsel moet worden opgezet om logistieke principes aan te leren. En net daar moeten we de diensten van Zelco kaderen.

Via de logistiek kan Europa zich onderscheiden van de rest van de wereld. Hoge logistieke performance trekt investeerders aan en zorgt ervoor dat bedrijven en dienstverleners zich vestigen. De logistiek is dus vitaal voor de verdere economische ontwikkeling van Europa.

### **De logistiek als werkgever**

De logistiek kunnen we niet alleen vanuit een economische achtergrond bekijken, maar ook vanuit een sociale. Als we de Europese Unie bekijken, dan stelt de logistieke sector 12 miljoen mensen tewerk – ofwel het aantal inwoners van België – verspreid over 1,2 miljoen bedrijven. De logistiek zorgt voor 10% van de werkgelegenheid. En de logistiek rekruteert van overal, want heeft heel wat verschillende profielen nodig: lageropgeleiden, maar ook hoogopgeleiden.

Op het congres “How Logistics can improve people’s lives” werd Duitsland als voorbeeld onder de loep genomen. Als we onderstaand schema bekijken, zien we dat heel wat activiteiten bij de logistiek komen kijken.



(bron: Fraunhofer SCS 2010)

In het midden van het schema zien we de kern: de pure logistiek aan sich. In Duitsland stelt de logistiek 2,5 miljoen mensen tewerk. Daarvan werkt ongeveer de helft in het transport en 10 percent in planning en orderverwerking. De rest werkt in voorraden, waar ook magazijnen onder vallen. Echter, die logistiek heeft derden nodig om de logistiek te laten functioneren, en daar nog eens 700 000 mensen tewerk. De taak van die derden is onder andere informatiesystemen opzetten, voertuigen en logistiek materiaal (zoals heftrucks, scanners, etc.) produceren en onderhouden. Ze zorgen ook voor de verzekering en het financiële beheer. Die activiteiten zetten op hun beurt nog eens mensen aan het werk – bijna 2 miljoen – die zorgen voor opleiding, ontwikkeling, administratie, human resources, de communicatie- en transportinfrastructuur. Het Duitse model kunnen we doortrekken voor alle Europese staten, en zelfs verder voor de hele wereld.

### Logistiek en duurzaam denken

“Duurzame logistiek”, dat was de titel van de uiteenzetting van professor Frank Straube van de universiteit van Berlijn op het congres. Die “duurzaamheid” is een modewoord dat vaak in de mond wordt genomen, maar wat houdt het nu precies in? Het mooiste voorbeeld uit de logistiek om de invloed van duurzaamheid op de logistiek aan te tonen, is de transportwereld, want die zal moeten reageren op grote uitdagingen.

Een eerste groot probleem voor de transportsector is de afhankelijkheid van olie. De transportsector zal zonder twijfel lijden onder de stijgende olieprijs, omdat ze voor 95% afhangt van die olie als brandstof. Daarenboven komt dat niet alleen de prijzen, maar ook de hoeveelheid gevraagde olie zal stijgen, omdat er steeds voertuigen bijkomen. Waar de dag van vandaag wereldwijd 750 miljoen voertuigen rondrijden, zal dat aantal in 2050 toenemen tot 2,2 miljard.

Een tweede probleem voor de transportsector zijn de maatregelen tegen de uitstoot van broeikasgassen. Tegen 2050 wil Europa de uitstoot van broeikasgassen met 80 tot 95% naar beneden halen, vergeleken met de uitstoot van 1990. In Europa is de transportsector voor ongeveer één vierde verantwoordelijk voor die uitstoot.

Om beide problemen aan te pakken moet de transportsector minder en properdere energie gaan gebruiken. In die discussie komt het woord multimodaliteit vaak naar voren: men wil zo intelligent mogelijk het transport organiseren, zoals per trein of binnenvaart voor transport dat over lange afstanden loopt. In een Europa met veel deelstaten, zal daarbij grensoverschrijdend moeten worden gehandeld, ook al om eerlijke concurrentie toe te laten. De technologie zal moeten helpen om intelligente geavanceerde systemen te implementeren die de uitstoot en energieconsumptie verminderen. Geavanceerde informatie- en communicatiesystemen zijn daarbij onontbeerlijk, maar ook het herontwerpen van de voertuigen zal daarbij moeten helpen. Voorbeeld daarvan is de 2WIN, een trailer met 2 verdiepingen.

Maar groen transport hoeft niet altijd gepaard te gaan met het implementeren van intelligente systemen en grote investeringen. Vrachtwagens beter laden, groeperen of het aantal lege vrachtwagens te gaan verminderen – wat kan door transportbeurzen als eFreight – zijn stappen in de goede richting. Ikea leverde daarbij prachtig werk: door een herontwerp van de verpakking van theelichtjes konden zowel opslagkosten als transportkosten worden bespaard. Waar die theelichtjes vroeger los in een plastic zak werden verkocht, worden ze nu netjes gestapeld. Daardoor kan 30% meer op een palet worden gezet, en moeten wereldwijd 50000 paletten minder worden getransporteerd en behandeld. Een ander initiatief was het combineren in transport van zware en lichte producten, die vaak van verschillende leveranciers komen. Daarom wordt met clusterleveranciers gewerkt, die goederen binnenhalen en opslaan en achteraf de transporten naar Ikea zo optimaal mogelijk combineren.

Wat ook vaak terugkomt in de oplossingen voor duurzamer transport is een onderscheid in stedelijk en niet-stedelijk transport. Aan de rand van een stad bevinden zich vrachtterminals, waar via multimodaal vervoer goederen worden aangebracht en afgevoerd. De verdeling van die goederen in de stad gebeurt dan in kleinere hoeveelheden, en met elektrische voertuigen. Het stedelijk transport wil Europa tegen 2030 volledig uitstootvrij zien. Een wel erg utopische gedachte.

Bovendien moeten diegene die veel op de weg zijn en vervuilen, meer betalen dan diegene die dat niet doen – het zogenaamde polluter-paysprincipe. Zulke systemen moeten in werking treden, en het is belangrijk dat de opbrengsten van dergelijk systeem ook naar de transportsector gaan, onder andere om onderzoek te financieren en om de infrastructuur te verbeteren. De bestaande infrastructuur moet worden verbeterd, maar er moet over grenzen heen worden gekeken om

bottlenecks weg te werken en ontbrekende stukken in de infrastructuur weg te werken. Eén daarvan is het project Seine-Schelde, dat Noord-Frankrijk met Vlaanderen en Nederland moet verbinden via de binnenvaart.

Ook de administratieve rompslomp moet worden teruggedrongen: wachttijden die te wijten zijn aan administratieve procedures moeten worden gereduceerd, net als de papierberg die gepaard gaat met logistiek. Europa wil ook streven naar eenheid en vereenvoudiging. Alle vrachtinformatie – voor alle transportmodi – moet op één centraal punt beschikbaar zijn. De administratie moet kunnen worden afgehandeld op één punt, en de klassieke CMR, CIM, connossement en airwaybill moeten plaats maken voor één transportdocument dat voor alle transportmodi kan worden gebruikt.

### **Regelgeving: Het Witboek van de Europese Commissie**

De ideeën van een logistiek die kan bijdragen aan een betere wereld, en het leven van de mensen kan verbeteren, komen niet uit het niets, maar zijn gebaseerd op actiepunten. Die actiepunten zijn omvat in het Witboek van de Europese Commissie. Daarin staan richtlijnen, adviezen en ideeën, die door de staten van Europa dan in wetgeving worden omgezet. Het Witboek is vooral gericht op transport en hoe het transport moet worden gereorganiseerd opdat het duurzaam wordt.

De belangrijkste problemen om transportgebied zijn: toenemende concurrentie, congestie, slechtere bereikbaarheid. Daarenboven dat er binnen de Europese Unie enorme verschillen zijn, maar waarop het Witboek wel allemaal betrekking heeft.

Bedoeling is dat het transport competitief blijft, zodat er geen monopolies of oneerlijke praktijken ontstaan op de markt, maar dat de transportwereld tegelijkertijd toch werkt aan zijn duurzaamheid. Daarvoor oppert het Witboek enkele concrete oplossingen, namelijk: duurzame brandstoffen, multimodaliteit en een efficiëntieverhoging van het transport en de infrastructuur. Als we die infrastructuur transnationaal in Europa bekijken, zien we dat die erg verschilt van regio tot regio. Daarenboven zit ook de congestie geconcentreerd.

De Europese Commissie wil aan duurzaamheid winnen, zonder aan competitiviteit in te boeten. Hoewel het Witboek zegt dat incentives daarvoor vanuit de markt zelf moeten komen, zal dit in praktijk op de vooruitgeschoven termijnen erg moeilijk blijken. Het streven naar zo goedkoop mogelijk een activiteit voeren om de concurrentie het hoofd te kunnen bieden en tegelijk moeten investeren in duurzaamheid zijn ons insziens contradictorisch. De oplossing om die twee te verenigen zal Keynesiaans blijken: de rol van de overheden in Europa zal van uitermate belang zijn. In Europa zal transnationaal denken daarbij van onafwendbaar belang zijn als het op logistiek vlak wil blijven

concurreren met de rest van de wereld. Maar de troeven zijn voorhanden, en tegelijkertijd is het duidelijk dat de logistieke sector op economisch, sociaal en ecologisch vlak een belangrijke taak vervult.