

Rondetafel over de meerwaarde en toekomst van logistiek in Oost-Vlaanderen

Onbekende logistiek is onterecht onbemind

De Vlaamse logistieke sector staat voor diverse grote uitdagingen: de impact van e-commerce, de steeds hogere klanteneisen, wettelijke handicaps ten opzichte van omringende regio's en een onbemind – wegens onbekend – imago. “Daarop kunnen we antwoorden met innovatie, waarbij onder meer logistiek ingenieurs een grote rol kunnen spelen”, zeggen Frederik Vanquaethem (DSV Solutions), Sven De Cremer (SD Worx), Liesbeth Geysels (Vlaams Instituut voor de Logistiek) en Dries Snaet (Movianto België).

TAFELGENOTEN

Frederik Vanquaethem is transport & distribution manager voor de zes Belgische sites van DSV Solutions, de divisie voor warehousing en value added logistiscs van de Deense groep DSV. Het bedrijf beschikt over 450 medewerkers in o.m. het Gentse havengebied – waar onlangs de bouw van 20.000 m² uitbreiding startte.

Sven De Cremer tekent als consultant loopbaantrajecten uit bij HR-dienstverlener SD Worx. SD Worx groeide in 70 jaar naar 1.600 medewerkers in België, Frankrijk, Duitsland, Nederland en Luxemburg en partnerships in 50 verschillende landen.

Liesbeth Geysels werd in 2008 algemeen directeur van het Vlaams Instituut voor de Logistiek. Deze cluster werd in 2003 opgericht en voert innovatieve projecten uit in samenwerking met de sector. Het VIL telt bijna 500 leden-bedrijven, voornamelijk verladers, logistieke dienstverleners en transporteurs.

Dries Snaet is site manager van Movianto Belgium, logistieke dienstverlener aan de farmaceutische industrie. Movianto neemt volgend jaar een nieuwe site in gebruik in Aalst.

Hoe gaat het met de logistieke sector?

Liesbeth Geysels: “In het algemeen gaat het langzaam terug de goede richting uit: er is een heropleving van de volumes, maar de prijzen blijven nog een stuk achter. In het transport waren de winstmarges altijd marginaal. Daar kunnen we het verschil niet maken. De logistieke sector moet het hebben van activiteiten met toegevoegde waarde en gespecialiseerde niches.”

Dries Snaet: “Onze volumes nemen toe, maar daarvoor moeten we ons steeds vroeger en later in het logistieke proces begeven. In de niche waarin wij actief zijn - de healthcare sector - worden door rationalisering van de kosten en nieuwe regels steeds meer logistieke taken verschoven van de zorgkundigen naar logistieke medewerkers. Deze evolutie naar meer value added logistics leidt er zelfs al toe dat wij dozen in de ziekenhuisrekken plaatsen. Daar worden evenwel de limieten afgetast.”

Sven De Cremer: “Veel organisaties plooiën terug op hun corebusiness en besteden al de rest uit.”

Frederik Vanquaethem: “Stocks worden operationeel en financieel gerationaliseerd waarbij klanten hun totale ketting van aankoop tot uitlevering aan ons uitbesteden. Momenteel wordt onze markt gedreven door twee grote uitdagingen: de verschuivingen in de medische wereld in het bijzonder en het B2C-gebeuren in het algemeen.”

Welke implicaties heeft de toenemende B2C-markt?

Liesbeth Geysels: “Helaas wordt e-commerce in Vlaanderen nog te vaak ‘een te verwachten trend’ genoemd terwijl het vijf ná twaalf is. Wij spelen elke week EDC's (European distribution centers) kwijt aan Nederland, Wallonië en Duitsland. Recent verzeleek het VIL 44 Europese regio's, waarbij Vlaanderen de zesde plaats haalde, na twee Nederlandse regio's, twee Duitse en Wallonië. Dat was op zich schitterend maar je koopt er niets voor: die vijf regio's hebben de markt al ingenomen. Waar zitten de EDC's van Coolblue, Amazon, Bol.com, noem maar op? Niet hier.”

Frederik Vanquaethem: “De wetgeving speelt in het voordeel van Nederland en Duitsland. Tilburg is met zijn multimodale terminal



“E-commerce wordt in Vlaanderen nog vaak ‘een te verwachten trend’ genoemd terwijl het vijf ná twaalf is.”



Sven De Cremer: "Klanten zullen geen afstand willen doen van het levercomfort dat ze nu gewoon zijn."

de achterhaven van Rotterdam en Amsterdam geworden. Ook wij hebben een site in Venlo. Vlaanderen heeft heel veel achterstand goed te maken."

Sven De Cremer: "Er is een gigantisch verschil in hoe Vlamingen en Nederlanders met zekerheden en onzekerheden omgaan. Nederlanders zijn sneller geneigd om risicovolle ondernemingen te proberen."

Neemt Vlaanderen deze sector dan te weinig serieus?

Frederik Vanquaethem: "In Nederland is de waardering voor de logistieke sector groter. Chauffeur is er een gerespecteerd, waardevol beroep. Dit trekt zich door in de hele sector. Niettegenstaande Vlaanderen zich terecht als logistieke regio wil profileren, wordt de waarde van het beroep anders ingeschat. Hier valt nog een lange weg af te leggen."

Liesbeth Geysels: "Logistiek is in Nederland één van de tien absolute topsectoren."

Dries Snaet: "Het beroep van chauffeur bestaat niet alleen uit rijden, maar ook uit veel andere aspecten. Mijn respect voor chauffeurs nam enorm toe sinds ik leerde hoe dikwijls ze op leveradressen of in de file moeten wachten, welke eisen aan hen gesteld worden, hoe weinig respectvol ze soms in het verkeer behandeld worden of hoe moeilijk bereikbaar hun leveradressen zijn, bijvoorbeeld ziekenhuizen in stadscentra."

Vormt de rendabiliteit bij e-commerce een onzekere factor?

Dries Snaet: "Het B2C-model leidt enerzijds tot een toename aan leveringen en anderzijds tot kleinere volumes waarbij ook het retourgegeven meespeelt. Deze flexibiliteit stelt ons voor zowel operationele als kostenmatige uitdagingen."

Frederik Vanquaethem: "Het wordt ook steeds moeilijker om ergens op tijd te komen terwijl dat wel steeds meer van ons verwacht wordt. Door centralisering en optimalisering hebben consumentenwinkels vaak geen eigen stock meer. Dan moeten wij vanuit ons magazijn alles op zeer korte termijn en op een welbepaald moment leveren. Dit is een uitdaging voor het volledige distributiemodel."

Dries Snaet: "Wij hebben ergens een tijdsvenster van 10 minuten om te leveren. Dan moet je minstens al een kwartier op voorhand incalculeren. De consument is ook verwend. Ik geef een voorbeeld: apotheken worden meermaals per dag beleverd, vanuit de zorg voor de patiënt. Dit is zeer klantvriendelijk maar heeft ook een kost."

Liesbeth Geysels: "Als de klant daarvoor wil betalen, dan kan ik het nog begrijpen. Nu is het allemaal eisen, eisen, eisen ... maar mag het niets kosten. Gratis bestaat niet. Zonder goede wettelijke regeling voor de arbeidsflexibiliteit wordt het dramatisch om vanuit Vlaanderen nog thuisbezorging te kunnen organiseren. Nu nemen de Nederlanders dit vanuit het grensgebied volledig over."

Sven De Cremer: "Klanten – professionele en particuliere – zijn steeds meer gewoon en zullen van dat comfort geen afstand doen. Dan kun je niet anders dan je organisatie daar naar zetten. Met het klassieke model van een vast arbeidscontract voor een volledige werkduur kun je dat niet altijd oplossen. Je zult mensen moeten vinden die zo'n flexibele situatie aanvaarden. Je kunt je locatie en vergoeding daarop aanpassen maar uiteindelijk loop je toch tegen limieten aan."

MENSELIJK

Welke innovaties zijn mogelijk op HR-vlak?

Sven De Cremer: "Je ziet een aantal trendverschillen inzake verwachtingen op de arbeidsmarkt. Terwijl vroegere generaties



Frederik Vanquaethem: "In de logistieke sector liggen grote kansen voor ingenieurs en informatici."

werkten omdat ze moesten, kijken mensen nu meer of de job wel past bij hun vaardigheden en talent. Daarnaast werden loopbanen korter omdat mensen langer studeren. Het idee van hard werken tussen je 25 en 55 jaar blijft echter niet houdbaar. Daarom moeten we systemen bedenken om mensen langer met 'goesting' aan het werk te houden. De belangrijkste hefboom daarin is het inbouwen van verandering gedurende de loopbaan. Dit kan zowel intern als extern gebeuren met bijvoorbeeld co-sourcing. Daarbij worden medewerkers gedeeld door bedrijven met complementaire pieken en dalen. Dit is goedkoper dan mensen ontslaan en bovendien hou je hun talent aan boord."

Liesbeth Geysels: "De 'werkgeversgroepering' is een prima concept maar ik vraag me af of dit kan werken voor de transportsector, waar piek- en dalperiodes op dezelfde momenten



Dries Snaet: "In de ziekenhuizen worden de grenzen van de value added logistics afgetast."

vallen. En als je er andere sectoren bij betreft, dan moet je het paritair comité met de hoogste verloning volgen, waardoor je het risico loopt je chauffeurs kwijt te spelen. Ik zie dit wel werken voor value added logistics in magazijnen. Een technische innovatie waarvan ik ook een grote impact op het menselijke vlak verwacht, zijn de zelfrijdende trucks. Die zijn aangekondigd tegen 2025, wat voor velen veraf lijkt maar er sneller zal zijn dan je denkt. Misschien biedt dit een kans om het beroep van chauffeur op te waarderen door hem op momenten dat de vrachtwagen zich in zelfrijdende modus bevindt, taken in facturatie, dispatching, enzovoort te laten uitvoeren."

Frederik Vanquaethem: "De meeste chauffeurs zijn van nature mensen die graag alleen zijn. Het wegvallen van de aantrekkingskracht

van de internationale afstanden, waarvoor Belgische transporteurs minder concurrentieel geworden zijn, is volgens mij een grote reden waarom het beroep en de invulling ervan veranderden. Ook bij ingenieurs is de logistieke sector onvoldoende bekend terwijl wij voor hen hele mooie jobs hebben in het uitwerken van technische oplossingen. Idem voor informatici die kunnen omgaan met de massa's data die wij genereren en beheren."

Kan de sector daar zelf wat aan doen?

Liesbeth Geysels: "We kampen – volgens mij ten onrechte – met een niet-wervend, niet-sexy imago."

Sven De Cremer: "Duidelijkheid is belangrijker dan sexy zijn. Als organisatie moet je ergens voor staan, en doen wat je zegt. Daar kijkt de leeftijdsgroep tussen 25 en 55 naar."

Frederik Vanquaethem: "In Nederland en Wallonië is de verbondenheid in de sector groot, terwijl hier de verdeeldheid in drie beroepsfederaties de sector van binnenuit kannibaliseert. Door die versnippering missen we kansen. Ook geografisch trekt Vlaanderen niet aan hetzelfde zeel. Dat is jammer want bijvoorbeeld de havens zouden in plaats van elkaar te beconcurreren beter samen hun individuele specialiteiten kunnen uitspelen."

Foto's: Gert Swillens
Tekst: Roel Jacobus

Inschrijven kan tot 20 november

Lerend Netwerk Douane

Het lerend netwerk Douane verenigt medewerkers uit verschillende bedrijven, verantwoordelijk voor logistiek, douane, export ... Enerzijds is dit een opleiding onder professionele begeleiding van verschillende experts. U verwerft meer inzicht en knowhow in actuele douanethema's en btw. Anderzijds ligt de focus ook sterk op de interactie en ervaringsuitwisseling tussen de deelnemers. U krijgt concrete tips & tricks en bespreekt cases uit de praktijk van uzelf en de andere deelnemers.

We gaan van start op 1 december. Er zijn zes sessies - telkens op dinsdag van 13u30-16u30 (met één uitzondering: donderdagvoormiddag 17 december), telkens in de Voka Box (Gent)

Programma

1. Inleiding & kennismaking

- Wat is intracommunautaire handel?
- Samenstelling van een dossier voor in- & uitvoer
- Hoe wordt de douanewaarde berekend?
- Hoe wordt het enig document ingevuld?

2. AEO (Authorized Economic Operator) en SBA (System Based Approach)

- Stand van zaken
- Voordelen
- Invloed op AEO accreditatie

3. Goederencode

- Belang en structuur
- Tarweb
- Bindende tariefinlichtingen
- Indelingsregels

4. Btw bij intracommunautaire handel

- Kan ik btw verleggen voor het leveren van goederen en/of diensten?
- Hoe bewijs ik een levering van goederen en/of diensten?
- Ben ik als verkoper van goederen aansprakelijk als mijn EU koper geen btw betaalt in zijn land?
- Welke btw-regels zijn er van toepassing in de verschillende landen?
- Wat moet ik doen bij driehoeksverkeer?
- Wat is de juiste formulering die ik moet gebruiken op mijn factuur om btw te verleggen?

5. Douaneregeling

- Actieve en passieve veredeling
- Vrijstellingen
- Douane-entrepots
- Tijdelijke invoer

6. Praktijk- en conclusiesessie

- Terugkoppelmoment met vraag & antwoord: u krijgt de mogelijkheid om al uw vragen en cases voor te leggen aan enkele experts.

Prijs

725 euro excl btw voor Voka leden
1.000 euro excl btw voor niet-leden

Meer info

Nathalie Van de Kerchove,
projectcoördinator Expert:
nathalie.vandekerckhove@voka.be