

Supply Chains of the Future

VIL Summit

01 12 2011

Naslagrapport



Voorwoord

In zijn nieuwjaarstoespraak op 1 februari 2011 kondigde VIL-voorzitter Danny Van Himste de intentie aan om de VIL-activiteiten een meer internationaal karakter te geven. Terecht, gezien in een geglobaliseerde wereld logistiek geen grenzen kent.

De beslissing werd genomen om contacten te smeden over de regio- en landsgrenzen heen, waarbij in eerste instantie gekeken werd naar Logistics in Wallonia en Dinalog (Dutch Institute for Advanced Logistics), zusterorganisaties van het VIL uit constructief concurrerende regio's/landen die er net zoals Vlaanderen naar dingen een Europese logistieke toppositie te bekleden.

Zonder onze eigenheid te verliezen hebben deze eerste contacten reeds tot concrete resultaten geleid. In het najaar 2011 startte het Interreg project 'Grenzeloze logistiek' en op 1 januari 2012 ging het Europese FP7 project 'Regions of Knowledge' van start. In beide projecten nemen VIL en Dinalog een belangrijk deel van de werkzaamheden voor hun rekening die kaderen in het uitwisselen van kennis en ervaringen. Deze 'verbroedering' mondde op 16 december 2011 op de Conferentie Logistiek, getiteld 'De Vlaams-Nederlandse Delta vanuit Europees perspectief', zelfs uit in een intentieverklaring om de samenwerking tussen Dinalog en VIL te formaliseren en te structureren.

In het licht van de ontplooiing van deze internationale activiteiten ontstond medio 2011 de gedachte om een internationale summit te organiseren met als thema 'Supply chains of the future'. Een vrij ambitieus initiatief aangezien het VIL nog nooit een dergelijk grootschalig congres op touw gezet had.

Op 1 december 2011 was het zover: meer dan 260 deelnemers uit de logistieke wereld, afkomstig uit Vlaanderen, Wallonië, Nederland, Duitsland, Engeland, Canada en Finland tekenden present voor de eerste VIL summit.

De eerste ... maar niet de laatste! De positieve reacties van de deelnemers, zowel inhoudelijk dankzij onze topsprekers als organisatorisch, hebben ons overtuigd het niet bij deze ene editie te laten.

Op vraag van de aanwezigen, maar ook voor zij die er niet bij konden zijn hebben we dit naslagrapport gemaakt. Wij willen hierbij de gelegenheid nemen nog eens onze sponsors te bedanken die dit evenement mee hebben mogelijk gemaakt: DHL Express, Montea, SD Worx, Antwerp East Port, Cordeel, Descartes, European Datacomm, Flanders Investment and Trade, ING, Logit Systems, Port of Antwerp STILL en Synergie Interim.

'Verba volant, scripta manent.'

Inderdaad, wij hopen dat u van dit naslagrapport zal genieten en vertrouwen erop dat u in het najaar 2013 op het appel bent voor de tweede internationale VIL summit.

Liesbeth Geysels
Algemeen Directeur



Francis Rome (VIL), Ivo Marechal (H.Essers), Wouter De Geest (BASF), Martin Christopher (Cranfield University)



Inhoud

Baron Paul Buysse, Chairman Bekaert & Immobel and Chairman of the College of Censors NBB Macro-economic global developments: opportunities and threats	4
Wouter De Geest, CEO BASF Antwerp and Chairman Essenscia Impact of emerging markets on the chemical supply chain	6
Eugène Vanfleteren, CEO CMA CGM Belgium Facing tomorrow's challenges by using intermodal creativity	8
Willem Heeren, Chairman supervisory board Jan de Rijk Logistics and Chairman Dinalog From Dutch distribution centre to Dutch logistics control centre	10
Martin Christopher, em. prof. dr. Marketing and Logistics at Cranfield University The supply chain of the future: emerging trends and challenges	12
Ivo Marechal, CEO H.Essers Viewpoint of a major logistics service provider on structural changes in the supply chain	14
Felix Fiege, Member of the Extended Board Fiege and CEO Fiege Engineering Strengths of shared markets in a world of one-stop-logistics	16
Peter Hinssen, CEO Across Technology No performant supply chains without digital natives	18
Debat: de sterktes van vier concurrentiële logistieke regio's Willem Heeren (Jan de Rijk Logistics, Dinalog) voor Nederland Felix Fiege (Fiege Engineering) voor Duitsland Ivo Marechal (H.Essers) voor Vlaanderen Sophie Houtmeyers (Skechers) voor Wallonië	22
Ingrid Lieten, Vice-Minister-President of the Flemish Government VIL Summit 'Supply Chains of the future' - 1 December 2011 - Metropolis Antwerp	24
Slotconclusies	27
De sprekers	28
De sponsors	31



Baron Paul Buysse, Chairman Bekaert & Immoel and Chairman of the College of Censors NBB

Macro-economic global developments: opportunities and threats

De logistieke sector moet regelmatig de omgeving waarbinnen zij opereert, onder de loep nemen. Hij mag niet blind zijn voor de groeiemarkten en hoe daar welvaart wordt gecreëerd. We moeten ons afvragen wat onze bijdrage hierin kan zijn en hoe wij daar zelf toegevoegde waarde kunnen creëren.

Oude denkwijzen moeten plaatsmaken voor internationale ambities

Baron Buysse wees in zijn inleiding op het toenemende belang van de logistieke activiteiten voor het industriële gebeuren: logistiek voedt de productie, brengt de industrie dicht naar de markt en draagt op die manier bij tot het nettorendement van de bedrijven. Aangezien logistiek deel uitmaakt van de industriële omgeving waarbinnen bedrijven opereren, is het van primordiaal belang dat overheden blijven investeren om logistieke activiteiten te ondersteunen: zowel op het vlak van infrastructuur als op het vlak van innovatie.

Maar de logistieke sector moet regelmatig de omgeving waarbinnen zij opereert, onder de loep nemen, meent baron Buysse. Hij mag niet blind zijn voor de groeiemarkten en hoe daar welvaart wordt gecreëerd. We moeten ons afvragen wat onze bijdrage hierin kan zijn en hoe wij daar zelf toegevoegde waarde kunnen creëren.

Buysse benadrukte de invloed van de groeiemarkten buiten de 'oude' wereld en zeker buiten Europa. Weliswaar is er een verschil tussen de groeiemarkten onderling (groeiratio, overheidszorg), maar afgezet tegenover Europa is het duidelijk dat de situatie in de Eurozone ernstig is. De groeicijfers in deze nieuwe markten benadrukken hoe belangrijk een door de industrie gedreven politieke actie in Europa is, een actie die niet mag verward worden met overheidscontrole.

Wat deze groeiemarkten kenmerkt, is de enorme snelheid waarmee nieuwe technologieën ontwikkeld en geïmplementeerd worden. De impact hiervan op onze bedrijven en onze levens is ontstellend. Toch blijft Europa behoudsgezind en omarmt het deze vernieuwingen minder snel. Tegelijkertijd blijven we vastgeroest aan onze oude denkpatronen en zijn we mentaal niet voorbereid op deze 'nieuwe wereldorde'.

Baron Buysse wees erop dat we vanuit ons westerse denken de geschiedenis selectief bekijken: we negeren de rijke geschiedenis, ook op economisch vlak, van landen zoals China. Vijfhonderd jaar geleden vertegenwoordigde China 25 % van de wereldhandel, tweehonderd jaar geleden zelfs 33 %. Toen China terugplooidde op zichzelf, zakte dit aandeel doorheen de tijd tot ongeveer 4 % vijftig jaar geleden. Vandaag is de slinger teruggekeerd naar zijn oude aandeel van 30 %. Waarom zijn we daardoor verrast, verwonderd?

Buysse voorspelde dat over twintig jaar vijf van de zeven grootste economieën ter wereld de huidige 'groeilanden' zullen zijn.

Conclusie

We onderschatten nog heel wat van deze opkomende economieën. In plaats van ons vast te klampen aan onze oude denkwijzen, moeten we toenadering zoeken bij en partners vinden in deze nieuwe economische wereldmachten.

De industrie moet onze overheden aansporen om ons in deze zoektocht te steunen.

In deze markten is nog heel wat slapend kapitaal voorhanden. De Vlaamse logistieke bedrijven moeten zich assertief opstellen en zich in deze markten profileren als dé referentie op het gebied van logistiek. We moeten inspelen op hun enorme leergierigheid en prestatiedrang.

Ooit waren we het centrum van de wereld; laat Vlaanderen in deze nieuwe wereldorde het logistieke centrum van Europa worden.

The best in class in Europe, and ready to be the boiling centre of it.



Wouter De Geest, CEO BASF Antwerp and Chairman Essenscia

Impact of emerging markets on the chemical supply chain

De Geest voorziet een volumeverschuiving van de chemische productie naar de groeiemarkten van Zuid-Amerika en Azië, terwijl Europa zich zal focussen op het clusteren van productiesites en het leveren van toegevoegde waarde-activiteiten.

Dit alles heeft uiteraard een grote impact op de supply chains in de chemische sector.

Chemische sector heeft nood aan volledig geïntegreerde oplossingen

Wouter De Geest verklaarde in zijn presentatie de demografische uitdagingen die ons te wachten staan. De voorspelde groei van 9 miljard inwoners (in 2050) bepaalt niet enkel de toekomst van de wereldwijd vertakte chemische sector, maar heeft ook een significante impact op onze toekomstige maatschappelijke organisatie. Als er niets verandert aan de manier waarop wij omspringen met onze grondstoffen, zal het equivalent van driemaal onze planeet nodig zijn om te voorzien in ieders behoeften.

Om deze evolutie het hoofd te bieden, voorspelde De Geest dat duurzame innovaties binnen de chemische sector een sleutelrol zullen spelen op drie vlakken:

- de snel stijgende vraag naar energie onder controle krijgen
- voorzien in een adequate hoeveelheid voedsel, gekoppeld aan een verhoging van de voedselkwaliteit
- de levenskwaliteit van iedere wereldburger verbeteren.

Door de bevolkingsgroei zal ook het aandeel van de opkomende markten in het BNP (bruto nationaal product) verhogen: van de huidige 25 % naar ca. 33 % in 2020. Ook de bijdrage aan de chemische productie zal door diezelfde opkomende markten vergroten tot een aandeel van ca. 60 % in 2020. Desalniettemin zullen de EMEA-landen en Noord-Amerika belangrijke afzetmarkten blijven, maar zal de chemische sector in deze 'mature' landen een lagere groeivoet noteren dan in de groeiemarkten van Zuid-Amerika en Azië.

De Geest voorziet dan ook een volumeverschuiving van de chemische productie naar deze groeiemarkten, terwijl Europa zich zal focussen op het clusteren van productiesites en het leveren van toegevoegde waarde-activiteiten.

Dit alles heeft uiteraard een grote impact op de supply chains in de chemische sector:

- meer complexe supply chains, gecombineerd met een verscherpte druk op de voorraden en het personeelsaantal
- de regionale volumeconcentratie (clustering) biedt opportuniteiten voor Europese havens en inlandhavens
- uitbreiding van de supply chain, van basisgrondstof over verwerking tot en met levering aan de eindklant.

Mede door de globalisatie verhoogt de aandacht voor duurzaamheid. De Geest voorspelde in die optiek stijgende transportprijzen (door een strengere wetgeving inzake transportgerelateerde emissies en de daaraan gekoppelde taxaties) en meer stringente beveiligingsprocedures.

Om aan bovenstaande uitdagingen het hoofd te bieden, streeft de chemische sector naar:

- een verbeterde integratie binnen de volledige keten, waar-

bij logistieke dienstverleners een operationeel model moeten hanteren dat flexibel en schaalbaar is en kan inspelen op een volatiele supply chain

- een optimale balans tussen kost, responsiviteit en duurzaamheid binnen de logistieke keten
- een continue verhoging van het beveiligingsniveau van de supply chain.

Een schoolvoorbeeld hiervan is BASF, die samen met Hupac en IFB in Antwerpen een trimodale inlandterminal uitbaat en hier intensief gebruik van maakt. Dagelijks wordt het volume-equivalent van 600 vrachtwagens behandeld, waardoor op jaarbasis 50 miljoen gereden kilometers vermeden wordt, wat neerkomt op 30.000 ton minder CO₂-uitstoot. Met bovenstaande drie criteria voor ogen, heeft BASF ook plannen voor de ingebruikname van een nieuwe binnenvaartterminal.

Conclusie

Om een passend antwoord te geven op de uitdagingen waarmee de supply chains in de chemische sector geconfronteerd worden, is het belangrijk om de volledige goederenketen te bekijken. Enkel op die manier kunnen we komen tot volledig geïntegreerde oplossingen.

Wouter De Geest gaf als besluit nog enkele belangrijke randvoorwaarden die door de overheid moeten gecreëerd worden om dit mogelijk te maken:

- een douanediens van wereldklasse
- een radicale verbetering van de dienstverlening van het spoor
- pijpleidingen als volwaardig transportmiddel
- meer oog voor veiligheid en flexibiliteit in het wegvervoer.



Eugène Vanfleteren,
CEO CMA CGM Belgium

Facing tomorrow's challenges by using intermodal creativity

Het is niet enkel aan de rederijen om de intermodale troef uit te spelen, ook havens moeten zich als een schakel gedragen in deze nieuwe grootschalige vervoersketen. Havens moeten niet enkel zorgen dat ze de schepen kunnen ontvangen, maar moeten ook de nodige achterlandconnecties aanbieden.

Intermodaliteit vormt vandaag een belangrijk wapen in de havenconcurrentie.

Intermodaliteit speelt sleutelrol bij containerrederijen

Eugène Vanfleteren maakte de evolutie van de containervaart van dichtbij mee. De schaalvergroting van de containerschepen is indrukwekkend: de afgelopen tien jaar is de capaciteit van het grootste containerschip verdubbeld naar 16.000 TEU. In 2013 worden zelfs containerschepen verwacht van 18.000 TEU. De standaardafmetingen op de belangrijkste noord-zuid- en oost-westassen bedragen vandaag 7.000 tot 9.000 TEU.

De aanloop van dergelijke scheepsreuzen heeft niet enkel een impact op de terminalactiviteiten (capaciteit, aantal kranen, productiviteit ...), maar ook op de havens en het achterlandtransport. Binnen deze grootschalige containeractiviteiten vervullen de havens de rol van hub & spoke netwerken, waarbij de containerschepen de grote 'hub'-havens aanlopen en de containers verder worden verdeeld over kleinere schepen die ze feederen naar de 'spoke'-havens.

De ontwikkeling van intermodale corridors die de containers verder inlandwaarts brengen via spoor- en bargeproducten is vandaag essentieel om de grote containervolumes, op een duurzame en efficiënte manier naar het achterland te vervoeren en vice versa.

Hiervoor heeft CMA CGM de Europese regio opgedeeld in negen Intermodal en Logistics Service Centers (ILS). Antwerpen fungeert in die optiek als het ILS voor de Benelux-regio en de Rijnvallei.

Maar het is niet enkel aan de rederijen om de intermodale troef uit te spelen, ook havens moeten zich volgens Vanfleteren als een schakel gedragen in deze nieuwe grootschalige vervoersketen. Havens moeten niet enkel zorgen dat ze de schepen kunnen ontvangen, maar moeten ook de nodige achterlandconnecties aanbieden. Intermodaliteit vormt vandaag een belangrijk wapen in de havenconcurrentie. Achterlandlogistiek wordt gekenmerkt door een almaar toenemende focus op intermodale en co-modale transportoplossingen, waarbij inlandterminals een cruciale rol spelen.

Steeds meer integreren rederijen deze intermodale benadering. Om een beter inzicht te verwerven in de intermodale wensen van de klant, organiseerde CMA CGM een bevraging bij zijn klanten. Hieruit bleek dat de transportkosten het doorslaggevende criterium is bij het kiezen voor intermodale oplossingen. Betrouwbaarheid van de dienstverlening is het tweede belangrijkst. Daarnaast gaven de klanten aan dat de expediteur en de rederijen het beste geplaatst zijn om een logistieke intermodale oplossing aan te bieden. Bij rederijen vertaalt zich dat in carrier haulage: naast het zeevervoer biedt

de rederij ook het voor- en natransport aan en levert de klant op die manier een deur-deuroplossing.

CMA CGM hanteert een 'Intermodale Europese achterlandbenadering'. Hiervoor werden een aantal tools ontworpen waardoor de groep alle routes van herkomst tot bestemming kan aanbieden, gebaseerd op alle mogelijke inlandverbindingen met de havens die de rederij aanloopt. Via berekeningsmatrices wordt de informatie van de huidige marktomgeving gecombineerd met de verwachtingen van de klant en afgezet tegen verwachte volumes, marktopportunities en scheepsrotatie. Daaruit groeide de CMA CGM-strategie die bepaalt welke havens met welke diensten worden aangelopen, een strategie die voortdurend wordt geüpdatet.

Een mooi voorbeeld hiervan is de verbinding tussen de inlandhaven Duisburg en de havens van Antwerpen, Rotterdam en Zeebrugge. De dagelijkse treins Shuttle vanuit Zeebrugge naar Duisburg fungeert als een kostenefficiënt intermodaal product. In Duisburg worden de volumes vanuit Rotterdam, Antwerpen en Zeebrugge gecombineerd voor verdere doorvoer, zodat Duisburg als een hub op zichzelf functioneert.

Conclusie

Intermodaliteit speelt een sleutelrol in de supply chains van de toekomst. Aangezien de schaalvergroting van de containerschepen een duurzame en haalbare afwikkeling vereist van deze volumes tussen havens en achterland, kan dit enkel via efficiënte, intermodale oplossingen.

Niet enkel de nood aan intermodaliteit, maar ook de nood aan creativiteit en de drang om een pionier te zijn in het vinden van nieuwe oplossingen en alternatieve routes, zorgen voor een succesvolle toekomst.



Willem Heeren,
Chairman supervisory board Jan de Rijk Logistics
and Chairman Dinalog

From Dutch distribution centre to Dutch logistics control centre

Drie jaar geleden werd de Dinalog Open Innovation Campus opgericht, waar de belangrijkste actoren op één locatie worden samengebracht. Daarnaast werd de logistieke sector als een van de tien Nederlandse topsectoren aangeduid, wat inhoudt dat deze sector kan genieten van overheidssteun.

De logistieke ambities van Nederland

In zijn bijdrage schetste Willem Heeren de ambities en concrete logistieke doelstellingen van Nederland.

Nederland is geografisch zeer goed gesitueerd als gateway naar Europa. Getuige hiervan de twee mainports (Rotterdam en Amsterdam/Schiphol) die kunnen rekenen op zeer goede achterlandverbindingen (via de weg, het spoor, de binnenvaart, meerdere inlandterminals, hubs ...).

Met 12.000 logistieke bedrijven, een tewerkstelling van 750.000 mensen en een toegevoegde waarde van ca. 7,5 % is de logistieke sector belangrijk voor de Nederlandse economie. Op de World Performance Index (WPI) stond Nederland in 2010 genoteerd op de vierde plaats, komende van de tweede plaats. De ambitie is om in de toekomst op de eerste plaats te staan.

In dat kader heeft de Nederlandse overheid enkele initiatieven genomen. Drie jaar geleden werd de Dinalog Open Innovation Campus opgericht, waar volgens het Triple Helix werkmodel de belangrijkste actoren op één locatie worden samengebracht: de kennisinstellingen, de overheid en het bedrijfsleven.

Daarnaast werd de logistieke sector als een van de tien Nederlandse topsectoren aangeduid, wat inhoudt dat deze sector kan genieten van overheidssteun.

Het doel van dit innovatieprogramma werd omschreven als Europees marktleider in logistieke controle. Dit werd vertaald in zeer concrete doelstellingen die in 2020 zouden moeten gerealiseerd zijn:

- eerste plaats op de World Performance Index
- verdrievoudiging van de toegevoegde waardeactiviteiten van 3 miljard euro naar 10 miljard euro
- het aantal bedrijven dat zich in Nederland wil vestigen, doen groeien met 30 %
- een verhoging van de infrastructuurbenutting (zowel weg-, spoor- als binnenvaartvervoer) van 45 % naar 65 % - 50 % meer investeren in logistieke kennis en logistieke professionals om bovenstaande te kunnen verwezenlijken.

Hiervoor werden drie domeinen gedefinieerd.

1. Nederland moet één coherent logistiek netwerk worden. Het heeft bijvoorbeeld geen zin om de Maasvlakte uit te breiden zonder er tegelijkertijd voor te zorgen dat de lading vlot naar het achterland kan getransporteerd worden. Dit houdt ook in dat er nood is aan een gezamenlijk data-netwerk en dat havens, inlandterminals, hubs e.d. op elkaar moeten afgestemd en daadwerkelijk verbonden zijn.

2. Nederland wil een grotere regierol vervullen. Als supply chain coördinator wil het op die manier de logistieke ketens niet enkel binnen Nederland, maar wereldwijd aansturen.
3. Stimuleren van innovatie en het verbeteren en aanmoedigen van het zakelijke klimaat. Dit is het domein waar Dinalog zich situeert.

Binnen dit alles ligt de uitdaging bij de pure vervoerder (1PL en 2PL) om het hoofd te blijven bieden aan de hoge (arbeids)kosten. De marges zijn in dit segment zeer beperkt en staan sterk onder druk vanuit Centraal- en Oost-Europa. Om te kunnen overleven, is het belangrijk dat deze bedrijven kunnen investeren en innoveren, dat ze kunnen beschikken over voldoende kwalitatieve en competente medewerkers en nieuwe oplossingen kunnen uitwerken. Hierdoor zullen zij kunnen doorgroeien naar bedrijven die meer toegevoegde waarde-activiteiten en -diensten kunnen aanbieden.

Hiervoor werkt Dinalog rond vier thema's.

- 4C (Cross Chain Control Centers), gericht op de optimalisatie over meerdere ketens heen, zodat je een meer betrouwbare logistiek tegen een lagere kost krijgt.
- Main Ports and Hubs Control function, gericht op een verbeterde connectiviteit en aansluiting van het totale netwerk.
- Service Logistics
- Supply Chain Finance

Conclusie

De ambitie ligt hoog. Om dit te realiseren is er een goede samenwerking nodig tussen het bedrijfsleven, de overheid en de universiteiten. Innovatie werkt enkel als het gedeeld en door de industrie gedragen wordt. Goede, praktische oplossingen moeten gebaseerd zijn op moderne technologie, geavanceerde software, topprofessionals in de logistiek en op het openstellen van de (eigen) supply chain.



Martin Christopher,
em. prof. dr., Marketing and Logistics
at Cranfield University

The supply chain of the future: emerging trends and challenges

Supply chains in de toekomst: trends en uitdagingen

Wat zijn de belangrijkste wijzigingen in de supply chain markt? Martin Christopher zag er vier.

1. De toenemende competitie binnen de supply chains

- de verkopersmarkt heeft plaatsgemaakt voor een kopersmarkt
- conventionele marketingstrategieën hebben steeds minder impact: consumenten zijn zeer prijsbewust geworden en willen tegelijkertijd steeds meer producten en diensten op maat
- merkloyaliteit is sterk afgenomen
- cruciaal is de vlotte beschikbaarheid van producten en diensten.

Dit heeft tot gevolg dat productopties en add-ons zo flexibel en zo laat mogelijk in de supply chain aan de producten worden toegevoegd. Dit kan enkel wanneer we beschikken over een realtime connectiviteit over de supply chain heen, zodat er synchroon en dynamisch kan gestuurd worden op basis van de reële markt-vraag.

En dit alles moeten gerealiseerd worden in een context van stijgende prijzen voor grondstoffen en energie, zonder dat deze elementen voldoende kunnen door-gerekend worden in de consumentenprijzen.

2. Wijzigende risicoprofielen beïnvloeden de supply chain

Wat maakt supply chains vandaag kwetsbaar?

- het 'lean-principe' wordt algemeen toegepast op de voorraden en capaciteit
- delokalisaties leiden tot supply chains over de continenten heen, met een verhoogde complexiteit en inter-connectiviteit
- wereldwijde consolidatie van leveranciers
- gecentraliseerde productie- en distributiecentra.

Deze factoren zorgen ervoor dat supply chains zeer kwetsbaar geworden zijn voor verstoringen van allerlei aard. Het beheersen van deze supply chain risico's wordt steeds belangrijker.

3. Onevenwicht tussen vraag en aanbod van noodzakelijke grondstoffen

Meerdere kritische grondstoffen zijn nu reeds beperkt beschikbaar. Indien de wereldeconomie opnieuw aantrekt, zullen de tekorten toenemen en zullen de grondstofprijzen stijgen.

De sterk toenemende wereldpopulatie wordt geraamd op 9 miljard in 2050. Dit zal de wereldvraag naar voedselproductie doen toenemen met 50 %, wat de vraag naar water zal doen stijgen met 30 tot 60 %. Aan de vraag naar olie- en gasproducten zal vanaf 2015 niet meer volledig kunnen beantwoord worden.

Om het transport te reduceren, zullen er zich twee trends voordoen:

- meer lokale eindproductie voor lokale eindconsumptie
- inzet van grotere en energiezuinige transportmiddelen voor de bulkaanvoer van basisproducten.

4. Wijzigende zwaartepunten doorheen de supply chain

Nog voor 2050 zal de Aziatische consumentenmarkt veel groter zijn dan deze van de VS en Europa samen. Daarnaast zijn er belangrijke evoluties op het vlak van leeftijd, migratie en verstedelijking. China spant bij dit laatste de kroon: het land plant de eerstvolgende veertien jaar de bouw van 20 grootsteden. De eerstvolgende 20 jaar zullen 300 miljoen landbouwers van nu, in steden wonen.

Conclusie

Tijd voor Supply Chain 2.0, een supply chain die zich snel en structureel kan aanpassen aan de wijzigende vraag en de onzekere beschikbaarheid van grondstoffen. Er zal moeten geïnvesteerd worden in oplossingen die zich zeer flexibel kunnen aanpassen aan de fundamentele wijzigingen zoals het consumentengedrag, wereldwijde interconnectiviteit, supply chain risico's, demografische trends, beschikbaarheid en prijs van grondstoffen.

Supply Chain 2.0 moet zoveel mogelijk opties openhouden, innoverend werken en meer bereiken met minder middelen. Het zullen niet de sterkste of meest intelligente supply chains zijn die overleven, maar diegene die zich structureel en flexibel kunnen aanpassen. De competitie zal zich in de toekomst niet afspelen tussen bedrijven, maar tussen de supply chains.



Ivo Marechal,
CEO H.Essers

Viewpoint of a major logistics service provider
on structural changes in the supply chain

Logistieke dienstverleners moeten diensten integreren en samenwerken

De diensten die verwacht worden van logistieke dienstverleners, worden de laatste jaren steeds complexer en veeleisender. Verladers eisen topkwaliteit, innovatieve initiatieven en geïntegreerde diensten, maar worden tegelijk geconfronteerd met een versnipperd logistiek landschap. Logistieke dienstverleners kunnen niet anders dan te kiezen voor integratie en samenwerking. Ivo Marechal gaf hiervan enkele praktijkvoorbeelden.

Voor Belgacom centraliseert H.Essers de volledige supply chain zodat vraag en aanbod van verlader en dienstverlener perfect op elkaar kunnen afgestemd worden. Warehousing, assemblage, herstelling en recyclage worden geïntegreerd op één locatie.

Voor Godiva doet de dienstverlener hetzelfde door een 'integrated chocolate platform' op te richten. Door de centralisatie van activiteiten zoals transportbundeling, export, ondersteuning, klantenspecifiek maken, labeling en andere toegevoegde waardeactiviteiten, worden synergiën gegenereerd.

Bij andere klanten wil H.Essers een gelijkaardig model implementeren.

Een andere manier om in te spelen op de trends in de supply chain, is ondersteuning van klanten die willen delokaliseren naar Oost-Europa. Sinds 2005 groeide H.Essers in Roemenië van 150 FTE's naar 550 FTE's in 2010. Naast de bouw en het beheer van distributiecentra zorgt men er voor de optimalisatie van het transport en de aanleveringen van de goederen op afroep. Belangrijkste klanten zijn Ecolab en Petrom.

H.Essers past ook integratie toe door diensten van concullega's uit de farmasector te integreren in een transportoplossing. Een dergelijk verregaande vorm van 'integrated cold chain solution' was vijf jaar geleden ondenkbaar, maar is door de toenemende kennis over telematica, GPRS en live data-processing een realiteit geworden.

Naast samenwerking tussen verladers en dienstverleners, pleit Marechal ook voor samenwerking tussen dienstverleners onderling en verwijst naar de oprichting van System Alliance Europe, een open netwerk van logistieke familiebedrijven. Door samen te werken kunnen de leden van dit netwerk de klanten uitstekende transportoplossingen aanbieden tegen een minimale kost.

Maar, benadrukte Marechal, een verdere integratie en samenwerking tussen logistieke dienstverleners is noodzakelijk. Hij stelde dat de logistieke sector zich zou moeten spiegelen aan de Belgische biersector: deze bestond oorspronkelijk uit

familiale bedrijven en groeide in het geval van AB Inbev op 20 jaar uit van een familiale brouwerij tot 's werelds grootste brouwerij met nog 32 % van de aandelen in handen van de Belgische families. Met een doordachte en ambitieuze structuur, moet ook de Vlaamse logistieke structuur in staat zijn om de nummer één van Europa te worden. Om dit te bereiken, moet niet enkel de sector een bijdrage leveren; ook de verschillende kenniscentra zullen meer moeten samenwerken.

Conclusie

H.Essers kiest ervoor om in te spelen op trends en innovaties waarmee verladers in de toekomst geconfronteerd worden. Door middel van integratie en samenwerking met de klanten, maar ook met andere dienstverleners, slaagt het bedrijf erin om te voldoen aan de steeds groter wordende complexiteit en veeleisendheid van zijn klanten. Toch dringt een intensieve samenwerking binnen de logistieke sector zich op. Een te grote versnippering van bedrijven en kennisinstellingen creëert inefficiëntie en resulteert in gemiste kansen. Alleen door een uitgekende structuur en strategie zal de Vlaamse logistieke sector in staat zijn om de nummer één in Europa te worden.

Naast samenwerking tussen verladers en dienstverleners, pleit Marechal ook voor samenwerking tussen dienstverleners onderling en verwijst naar de oprichting van System Alliance Europe, een open netwerk van logistieke familiebedrijven. Door samen te werken kunnen de leden van dit netwerk de klanten uitstekende transportoplossingen aanbieden tegen een minimale kost.



Felix Fiege,
Member of the Extended Board Fiege
and CEO Fiege Engineering

Strengths of shared markets in a world of one-stop-logistics

De logistieke uitdagingen van morgen: vergrijzing, duurzaamheid en e-commerce

Felix Fiege startte zijn bijdrage met de geschiedenis van de logistiek. In feite gaat deze activiteitensector terug tot 2.700 v.C., waar de Egyptenaren de eerste mijlpalen sloegen met hun piramidebouw. In 300 v.C. legden de Grieken de basis voor de intercontinentale handel met hun revolutionaire roeischepen. Met de ontwikkeling van de Hanze in Duitsland in de 13e eeuw, waren internationale handelsnetwerken en samenwerkingsverbanden een feit. Dit zorgde voor een bundeling van de maritieme transportvolumes. In de 19e eeuw namen de logistieke mogelijkheden toe ten gevolge van de ontwikkeling van voertuigen en spoorwegen. Na de twee wereldoorlogen werden militaire concepten omgezet in economische. Een ander hoogtepunt was 1956, toen de zeecontainer werd geïntroduceerd en hiermee een standaardisering in de wereldhandel mogelijk maakte. Andere belangrijke mijlpalen waren de Kanban-systemen en JIT-filosofie.

Vandaag kunnen we stellen dat in een almaar verder globaliserende markt een efficiënte organisatie van de logistiek voor een verlader geldt als een competitief voordeel. Kenmerkend hierbij is een holistische visie over de hele supply chain: alle logistieke schakels, gaande van de leverancier van de grondstoffen tot en met de eindgebruiker, moeten op elkaar afgestemd zijn. Ook de informatie moet over de hele logistieke keten beschikbaar zijn.

Samenvattend: de logistieke ontwikkeling wordt voornamelijk gedreven door de beschikbaarheid van technologie en de marktvraag.

De supply chain concepten zijn de laatste decennia geëvolueerd van nationale naar internationale oplossingen. Er was een verschuiving van lokale productie met daaraan gekoppeld lokale distributie, naar centrale productie en Europese distributiecentra. Nadien zorgde delokalisatie van de productie ervoor dat productie en distributie niet meer vanop dezelfde plaats gebeuren.

Centralisatie van de logistieke activiteiten leidde tot lagere voorraadkosten, maar de stijgende transportkosten en het toenemende besef van de eindigheid van de energiebronnen en infrastructuur, vragen om nieuwe concepten.

Decentralisatie van de logistieke activiteiten zal leiden tot een offshore productieplant die gecombineerd wordt met meerdere regionale distributiecentra. De voorraadkosten en de complexiteit nemen toe, maar de transportafstanden worden geminimaliseerd.

Drie factoren zullen de komende jaren een grote invloed hebben op het beheer van logistieke stromen, meende Fiege:

vergrijzing, milieubekommernis en e-commerce.

De naoorlogse geboortegolf in West-Europa en de VS, gecombineerd met een almaar betere gezondheidszorg, zorgt ervoor dat de eerstvolgende 50 jaar het werkende aandeel van de bevolking steeds verder afneemt. Hierdoor moeten de pensioenleeftijden worden opgetrokken en moeten de invulling van functies en arbeidsvoorwaarden hierop afgestemd worden.

Duurzaamheid is niet langer een modewoord, maar wordt dermate belangrijk dat het zowel bij productiebedrijven als logistieke dienstverleners een nieuwe vorm van concurrentie wordt. Internationale standaarden om de duurzaamheid te bepalen, dringen zich op. Fiege dacht hierbij aan een vergelijkingsbasis voor CO2-meting. Ook wenst hij meer invloed van de overheid door duurzaamheid aan te moedigen via financiële stimuli en boetes. Bedrijven zullen op die manier niet enkel hun interne processen optimaliseren, maar ook verplicht worden om samen te werken met alle partners binnen de logistieke keten.

De opkomst van het online winkelen valt ook niet te negeren. De logistiek achter e-commerce is echter complex: de aflevermogelijkheden worden afgestemd op de klant, die kan kiezen wat hem het beste past (soms levering soms binnen 1 à 2 uur) en wat zijn betalingsbereidheid is. Dit vereist een uitermate flexibel en performant logistiek systeem. Om dergelijke snelle leveringen mogelijk te maken, zijn decentrale distributiecentra in de nabijheid van stedelijke gebieden noodzakelijk.

Conclusie

De huidige complexe globale logistieke netwerken zijn het gevolg van de globalisering en offshoring van productie. Een efficiënte logistieke organisatie is een sterk competitief voordeel, waarbij samenwerking tussen de verschillende schakels erg belangrijk is.

Door de toenemende transportkosten en het eindigheidsbesef van onze energiebronnen, verwacht Fiege in de toekomst gedecentraliseerde logistieke activiteiten, dicht bij de uiteindelijke consument.

De eerstvolgende vijftig jaar moeten we innovatief en flexibel kunnen inspelen op de inkrimping van de werkende bevolking, de toenemende milieuaandacht en de opkomst van e-commerce.



Peter Hinssen,
CEO Across Technology

No performant supply chains without digital natives

Digitale informatienetwerken nopen tot innovatie en flexibiliteit

Via heel wat oneliners en beelden schetste IT-strateeg Peter Hinssen de maatschappelijke veranderingen door de opmars van de digitalisering. Wij spreken nog over de 'digitale camera', maar voor onze kinderen is dit gewoon een camera. Vroeger zaten de mensen te wachten op de postbode, vandaag verwachten we altijd en overal toegang tot het internet en moet onze informatie beschikbaar zijn.

Volgens Hinssen zijn we nog maar halfweg de digitale revolutie. Het nieuwe 'normaal' zal niet alleen onze manier van werken veranderen, maar ook de manier waarop bedrijven omgaan met hun klanten en werknemers.

De vraag is wanneer bepaalde markten de overslag zullen maken.

In het nieuwe 'normaal' zullen de grenzen tussen technologie en business vervagen: technologie zal niet langer het verschil maken; de focus zal moeten liggen op het verzamelen van veranderingen in de gedragspatronen van de klant. Hinssen verwees hierbij naar het concept 'Lego Design byME': via het internet is iedereen in staat om zijn eigen ontwerp te creëren en te laten maken door Lego. Een ander voorbeeld is Apple. Het succes wordt niet zozeer gedreven door een mooi ogende iPad of iPhone, maar door de creatie van de wereld van iTunes en App Store. Apple is erin geslaagd om een ecosysteem te creëren dat zeer gebruiksvriendelijk is.

Bedrijven die in de toekomst succesvol willen zijn, zullen slim moeten inspelen op veranderingen waarbij informatie de nieuwe brandstof is. Het zal belangrijk zijn om de digitale informatienetwerken intelligent te gebruiken en de eigen organisatie te verbinden met de buitenwereld. Hinssen gaf hierbij als voorbeeld de Nike + iPod Sport Kit. De Nikeschoenen zijn uitgerust met een kleine gps-ontvanger die permanent signalen over tijd en locatie doorstuurt naar de ontvanger van je iPod. Tijdens het lopen informeert je iPod je over de verstreken tijd, de gelopen afstand, je tempo en het aantal verbrande calorieën. Bovendien hoor je wanneer je halverwege bent en wanneer je er bijna bent. En alle gegevens van je trainingssessie kun je ook nog eens nalezen op je iPod. Nike kan eveneens perfect analyseren waar de lopers stoppen en verzamelt zakelijke info voor misschien de opstart van een nieuwe Starbucks ...

In de digitale wereld gelden andere regels. Er is een nultolerantie voor digitaal falen. De consument wil geen perfectie, maar wel gratis dienstverlening die onmiddellijk beschikbaar is.

Bedrijven die in die context willen overleven, moeten zich flexibel opstellen en met innovatie en technologie inspelen op de veranderende behoeften.

Blijft de vraag wanneer in de logistiek de overslag zal plaatsvinden naar het nieuwe 'normaal'. Morgen of overmorgen?

Conclusie

Indien we willen overleven in deze nieuwe wereld, zullen we ons moeten aanpassen. De grenzen tussen technologie en business vervagen: technologie zal niet langer het verschil maken; wel het registreren en anticiperen op de veranderingen in de gedragspatronen van de klant. De nieuwe 'digitale' generatie verwacht dat bedrijven de informatienetwerken intelligent en transparant zullen gebruiken.

In het nieuwe 'normaal' zullen de grenzen tussen technologie en business vervagen: technologie zal niet langer het verschil maken; de focus zal moeten liggen op het verzamelen van veranderingen in de gedragspatronen van de klant.

Bedrijven die in de toekomst succesvol willen zijn, zullen slim moeten inspelen op veranderingen waarbij informatie de nieuwe brandstof is. Het zal belangrijk zijn om de digitale informatienetwerken intelligent te gebruiken en de eigen organisatie te verbinden met de buitenwereld.

Blijft de vraag wanneer in de logistiek de overslag zal plaatsvinden naar het nieuwe 'normaal'. Morgen of overmorgen?



Kathleen van Bremdt (Still),
Jan Couvreur (Still)



Jan Hendrickx (VOKA),
Alois Van Bael (Kaneka)

Frank Van Thillo (MORA),
Erik Vande Paer (Belgian Logistic Center)



Helen De Wachter (GHA),
Gerd Pauwels (NMBS Logistics),



Ilse Hoet (MOW)

Marc Pirenne (Euroports Belgium),
Francis Rome (VIL)



Frank Alleman (Bekaert), Luc Broos (POM Antwerpen),
Eric Noterman (DP World)



Supply Chains
of the Future

VIL Summit
01 12 2011
Metropolis
& Community
Antwerp



Paul Struman (AWEX), Paul Plomteux (VLV)

Grit Adriaenssens (DHL International),
Willem Heeren (Jan de Rijk Logistics)



Robin Beens (SD Worx)





Debat: de sterktes van vier concurrentiële logistieke regio's

Willem Heeren (Jan de Rijk Logistics, Dinalog) voor Nederland
Felix Fiege (Fiege Engineering) voor Duitsland
Ivo Marechal (H.Essers) voor Vlaanderen
Sophie Houtmeyers (Skechers) voor Wallonië

"Mensen en organisaties moeten samengebracht worden, zodat men met één stem naar buiten kan treden, zoals dat in Wallonië het geval is. Dit maakt alles veel transparanter voor buitenstaanders en potentiële bedrijven."
 Ivo Marechal

Sophie Houtmeyers legt uit waarom de Amerikaanse producent van vrijetijdsschoenen Skechers Luik heeft gekozen als locatie voor zijn Europees distributiecentrum:

- de beschikbare mensen, onafhankelijk van het seizoensgebonden karakter van de activiteiten
- de beschikbare terreinen (incl. groeimogelijkheden)
- het aanwezige transportnetwerk
- minder congestie dan in Vlaanderen
- uitgebreide ondersteuning van de Waalse overheid
- nabijheid van Skechers belangrijkste afzetmarkt (Duitsland en Groot-Brittannië).

Het is duidelijk dat de Waalse overheid niet heeft stilgezeten en zich focust op het aantrekken van logistieke activiteiten.

Ook in Nederland blijft men niet bij de pakken zitten. Het land is zich bewust van zijn kwaliteiten en de ambities zijn dan ook niet min. **Willem Heeren** stelt dat Nederland 'world class' is en op enkele factoren uitzonderlijk sterk scoort. Een niet-onbelangrijke factor is de frequentie van de aangeboden multimodale verbindingen met de rest van de wereld. Zo is Schiphol een van de grootste Europese vrachtluchthavens en is Rotterdam de grootste zeehaven in Europa.

Duitsland is evenmin te negeren als logistieke locatie. **Felix Fiege** schrijft dit vooral toe aan de kwaliteitsvolle infrastructuur waar Duitsland voor bekend staat. Ook naar de toekomst toe ziet het er op dat vlak goed uit. Een andere belangrijke troef voor deze regio is de onmiddellijke nabijheid van de Oost-Europese groeimarkten.

Ivo Marechal onderstreept dat Vlaanderen alles in huis heeft wat een logistieke topregio nodig heeft. De mix van elementen is uniek: de ligging ten opzichte van de Europese consumptiemarkten, de knowhow, de bereikbaarheid, de aanwezigheid van (lucht)havens ... "Vlaanderen is de perfecte locatie voor het consolideren van logistieke stromen vlakbij de haven en het achterland en verladers zien dat in", aldus Marechal, verwijzend naar de enorme groei die onze regio kan noteren op het vlak van logistiek. Ook de aanwezige logistieke knowhow is uitstekend.

Uiteraard kunnen bepaalde zaken altijd beter, meent Marechal, waarbij hij doelt op de infrastructuur. "Het komt er op aan om daar op een meer innovatieve manier mee om te gaan", stelde hij, en verwees hierbij naar de 'rollende Landstrasse': door trailers op de trein te zetten, worden de wegen ontlast en wordt het fileprobleem vermeden.

Vlaanderen en Wallonië doen dienst als ideaalbeeld en logistiek model voor andere regio's buiten Europa. Houtmeyers gaf aan dat het logistieke model van Skechers in België gebruikt wordt als voorbeeld voor hun distributie in Brazilië, Chili en Japan.

Vlaanderen moet echter nog meer in het buitenland verkondigen dat alle elementen in Vlaanderen aanwezig zijn, net zoals Nederland dat doet. De inspanningen van Vlaanderen in Actie (VIA) in dat verband, zijn een stap in de goede richting, maar Marechal wees op het probleem van de gefragmenteerde aanpak. "Mensen en organisaties moeten samengebracht worden, zodat men met één stem naar buiten kan treden, zoals dat in Wallonië het geval is. Dit maakt alles veel transparanter voor buitenstaanders en potentiële bedrijven."

Volgens Heeren heeft Nederland op dit vlak reeds vorderingen gemaakt. De havens van Vlissingen en Rotterdam hebben ingezien dat ze complementair zijn en dragen dat ook zo uit. Daarnaast neemt de samenwerking en samenvloeiing tussen federaties toe.

De regio's die rond de tafel zaten, zijn in zekere zin concurrenten van elkaar. Volgens Marechal moet deze concurrentie gevoerd worden op het vlak van knowhow, het opzetten en aanbieden van innovatieve, logistieke concepten en oplossingen, performante IT-structuren e.d.m. De focus moet liggen op complexe, logistieke oplossingen met toegevoegde waarde. De concurrentie op het vlak van eenvoudige, logistieke oplossingen moet overgelaten worden aan andere, goedkopere landen.

Tijdens het debat kwamen ook enkele nieuwe vormen van innovatie in de logistiek aan bod, zoals de doorgedreven samenwerking tussen verladers en logistieke dienstverleners. Om voortdurend te kunnen blijven innoveren en nieuwe ideeën te ontwikkelen, gelooft Nederland sterk in het samenbrengen van kennisinstellingen, overheid en bedrijven, gaf Heeren nog eens aan. Naast deze Triple Helix wordt ook ingezet op de incubators: innovatieve, startende ondernemingen die tijdens de opstartperiode ondersteund worden zodat ze gezonde, goed draaiende bedrijven worden die hun ideeën kunnen realiseren.



Ingrid Lieten, Vice-Minister-President of the Flemish Government

VIL Summit 'Supply Chains of the future'
1 December 2011 - Metropolis Antwerp

Mister chairman, Dear Danny
Dear guests,

First of all, I am very pleased to be invited to this high level summit and I want to congratulate our competence center for logistics VIL on the success of this event.

When talking about innovation, a region has to make choices and set priorities. This is exactly what Flanders did. A few years ago, the Flemish Government embarked on an ambitious project: Flanders in Action. Several breakthroughs and actions were defined to achieve that by 2020 Flanders assumes its rightful place among the very top regions in Europe, not only economically, but certainly also socially, and in terms of education, sustainability, ecology, ... The white paper 'New Industrial Policy' defines a vision on the future of industry in Flanders, with recommendations to transform it to a more sustainable, social, creative and innovative industry.

My concept paper elaborating on the breakthrough 'Innovation Center Flanders' of Flanders in Action, defines a strategy for our oriented research and innovation. It is clear that we should focus on the societal and economic challenges, such as climate change, ageing, mobility, ... We defined 'innovation nodes' to couple the scientific and technological strengths of Flanders, such as our world class fundamental and applied research base, our human talent, our industrial base, ... with these challenges. This ensures that science and innovation contribute more efficient to solutions for the societal challenges. We don't support innovation for the sake of innovation itself, but only if it achieves a clear societal and/or economic leverage. We call it 'challenge-driven innovation'. (...)

There is still a lot of room for improvement for the innovative character of the sector. This needs to be tackled in order to achieve and preserve a sustainable logistics industry. Innovation needs to become part of our culture, part of our spirit.

But how do we define logistics?

A still widespread idea that it is only 'the transport of goods' is far too narrow as a definition. Logistics goes much further than the mere physical handling of goods. Logistics, or better supply chain management, involves several other operations such as purchasing, plant location, plant layout, packaging, disposal of waste, ... It covers an astonishingly varied number of professional disciplines.

Today you already heard from distinguished speakers what their view is on the future supply chains. I would like to do the opposite. Before looking at the future, I would first like to look at the past.

Logistics goes much further than the mere physical handling of goods. Logistics, or better supply chain management, involves several other operations such as purchasing, plant location, plant layout, packaging, disposal of waste, ... It covers an astonishingly varied number of professional disciplines.

The term 'logistics' is comparatively new, the operation isn't. Logistics has existed since the beginning of civilization. Raw material and finished products had always to be moved, though on a small scale. Things began changing with the advance in transportation. People started moving from rural to urban areas and to business centers. No longer did they live near production centers, nor did production take place near residence centers. The geographical distance between the point of production and the point of consumption increased. And logistics gained importance. Logistics was prevalent in the past but it was considered as a strategic business concept only from the 1950s on.

Since the early 1990s, the business scene has changed. The globalization, the free and open market and the often stringent

competition require that the customer gets the right material, at the right time, at the right place and in the right condition ... at the lowest cost. I would like to emphasize that in the past the concept 'cost' was only defined economically, but we should also take into account the societal and environmental cost.

Today, logistics is one of the most important functions in businesses. It's essential for the company's competitive strategy and survival. No marketing, manufacturing or project execution can succeed without state-of-the-art logistics support. Without top-of-the-shelf logistics, no company can accomplish success.

But which is the right way forward for the logistics industry? This can be discussed at length and the VIL summit of today has shown different opinions and viewpoints.

However nobody can deny that the supply chain is undergoing constant and increasingly fast changes: horizontal as well as vertical integration are changing the market structure. Globalization calls not only on production but also on logistics operators to adapt their services, and the importance of reliable and sustainable logistics services increases while the conditions get more difficult: congestion, environmental issues, social issues, lack of workforce and logistics students, regulations, ... In parallel, a number of technological developments constantly lead to improved capabilities, and a number of process innovations are re-shaping the way logistics business is done.

Innovations, technical as well as conceptual or process-related, that have the largest positive impact on logistics performance, can be found throughout the entire logistics chain, and in the various transport modes that form part of it. (...)

It is crucial for the Flemish region to further invest in knowledge and innovation.

Globalization calls not only on production but also on logistics operators to adapt their services and the importance of reliable and sustainable logistics services increases while the conditions get more difficult.

I have no doubt that our competence center for logistics, VIL, is capable to bridge the gap between theoretical insights developed at our universities and higher education institutions and their practical implementation in the industry.

This is shown by the fact that the past two years more than 100 companies participated in VIL projects. These projects varied from e-commerce over hospital logistics to real time monitoring in the cold chain. Let me elaborate a bit on 2 projects. Firstly, the **asset management of returnable trans-**

port items, such as pallets, roll containers or plastic bins, as a showcase for 'supply chain intelligence'. As you all know, the digitalization of the physical flow of goods (the 'Internet of things') is booming. The data, however, should also be visible and interpretable at any moment and place in the supply chain. VIL started this project with 14 Flemish companies aiming to increase the visibility of these transport data by using RFID/RTLS (real time location systems technology) and an open ICT platform. The successful feasibility tests have lead to the implementation of 2 proof of concepts at respectively b-post and Atlas Copco.

I have no doubt that our competence center for logistics, VIL, is capable to bridge the gap between theoretical insights developed at our universities and higher education institutions and their practical implementation in the industry.

Another interesting project was the **Brucargo Secured Gateway project**. The cargo zone of Brussels Airport is an important gateway for Flanders logistics. Because 'security' becomes a more and more distinguishing asset for an airport, VIL launched the Brucargo Secured Gateway concept in order to increase the competitiveness of the zone and to leverage Brucargo as most efficient cargo zone in Europe. Together with 13 companies, including the Brussels Airport Company, and in close collaboration with the customs authorities, 3 key stones were set up: certification, facilitation and identity. The newly established business unit 'Cargo' within the Brussels Airport Company, together with the various interest groups are implementing the first results.

I count on VIL to keep on playing their important role for the logistics companies. I admit that VIL's route was not always easy but the least you can say is that they always kept on believing in their own work. (...)

Dear directors of the board: good job.

Dear VIL staff: keep on going.

Dear audience: let's prove together that logistics is a fascinating and promising sector, generating lots of jobs at all levels of our society.

Ingrid Lieten

Slotconclusies

Het belang van de logistieke industrie voor Nederland werd benadrukt door Willem Heeren. Ook in Vlaanderen vertegenwoordigt deze industrie rond de 9 % van het BBP en circa 210000 werknemers.

We kijken op tegen onzekerheden en uitdagingen: milieu, duurzaamheid, congestie, energie, grondstofvoorraden, opkomende markten, ICT, ... De Belgische logistieke industrie kan niet langer alleen steunen op haar locatie doordat de consumentenmarkt verschuift.

Vandaag wilden we verfrissende visies en ideeën brengen vanuit verschillende oogpunten met de uitdagingen in het achterhoofd. Elke spreker benadrukte andere punten, vanuit de eigen expertise. Als we een gedachte per spreker zouden overhouden zijn het voor mij de volgende:

Baron Paul Buysse: verdere globalisatie is een feit, we moeten inspelen op evoluties, ook de overheid. Wij moeten ambitieus en ondernemend zijn.

Wouter De Geest: BASF focust op drie oplossingsdomeinen: betere integratie en flexibiliteit in een volatiele supply chain, duurzaamheidsgedreven en het verbeteren van de veiligheid en de beveiliging.

Eugène Vanfleteren: er komen alsmaar grotere schepen, een logistieke hinterlandinfrastructuur is de uitdaging

Willem Heeren: wordt nummer één in de wereldindex door te focussen op specifieke doelen en een samenwerking tussen de industrie, de autoriteiten en de universiteiten.

Martin Christopher:

- Doordat de logistieke keten onvoorspelbaar is en meer vraaggedreven wordt is er nood aan flexibiliteit.
- Is 'local from local' een mogelijk antwoord op tekorten en groei?

Ivo Marechal: er dringt zich een intensieve samenwerking en integratie binnen de logistieke sector op.

Felix Fiege:

- Decentralisatie kan beter zijn dan centralisatie.
- Drie trends: 1) veroudering van de bevolking, 2) duurzaamheid en 3) e-commerce

Peter Hinssen:

- We zijn halfweg.
- Focus niet op de tijger maar op de omgeving.

Het debat: nadruk op samenwerking.

Ingrid Lieten: bedankt voor de steun. Het VIL zal zijn rol blijven vervullen in het brengen van innovatie in de industrie.

Persoonlijk wil ik daar aan toevoegen: if we want to predict the future, we have to create the future.

Danny Van Himste
Voorzitter VIL

De sprekers



Paul baron Buysse

is voorzitter van Bekaert en bekleedt vele functies in de raden van bestuur van gerenommeerde bedrijven en organisaties. Hij is de voorzitter van het college van censors van de Nationale Bank van België en de grondlegger van de Code Buysse, een beheercode voor niet-beursgenoteerde bedrijven. In Londen stond baron Buysse gedurende decennia aan het hoofd van belangrijke internationale bedrijven.

Paul baron Buysse ontving verschillende internationale onderscheidingen uit de hele wereld (China, US, VK, Frankrijk, Nederland en België).



Wouter De Geest

begon zijn loopbaan als advocaat en verliet in 1982 de Gentse balie om aan het hoofd te komen van de juridische afdeling van BASF Antwerpen. Hij klom op tot personeelsdirecteur, werd in 2001 lid van het directiecomité en in 2007 gedelegeerd bestuurder en voorzitter van het directiecomité. BASF Antwerpen is een 100 % dochteronderneming van BASF, 's werelds grootste chemieproducent. De vestiging in Antwerpen is het grootste geïntegreerde chemiecomplex van België.

Wouter De Geest is daarnaast onder meer ook voorzitter van Essenscia en de Vlaamse Industrieraad.



Eugène Vanfleteren

is al meer dan dertig jaar actief in de scheepvaart. Sinds 2001 staat hij aan het hoofd van CMA CGM België. Daarnaast is hij voorzitter van NAVES, de Belgische vereniging van scheepvaartagenten.

CMA CGM is de derde grootste containerrederij ter wereld en opereert 1,35 miljoen TEU. In 2010 werd met een vloot van 393 schepen 9 miljoen TEU vervoerd. Naast scheepvaart is de groep ook actief in terminaloperaties en intermodale activiteiten, waarmee de reder zich profileert als een volwaardige logistieke partner.



Willem Heeren

is zeer actief binnen de logistieke sector in Nederland. Hij is onder meer voorzitter van de raad van bestuur bij Jan de Rijk Logistics, voorzitter van het directiecomité bij Dinalog (Dutch Institute for Advanced Logistics) en lid van de raad van bestuur bij Nederland Distributieland (NDL).

Willem Heeren werkte bij Exxon in Europa en de VS, waar hij verschillende managementfuncties bekleedde in engineering, operaties en logistiek. Van 1994 tot 2010 was hij managing director bij Jan de Rijk Logistics. Jan de Rijk Logistics stelt meer dan 1.000 FTE tewerk binnen vier kernactiviteiten: internationaal vervoer over de weg en via het spoor, Benelux-distributie, opslag en toegevoegde waardeactiviteiten en 4PL-diensten. De groep beschikt over 700 trekkers, 1.300 trailers, 100.000 m2 opslagcapaciteit en realiseert een jaarlijks omzetcijfer van 230 miljoen euro.



Martin Christopher

is emeritus professor Marketing en Logistiek aan de Cranfield universiteit in het VK. Hij is al meer dan 30 jaar voorloper in het vernieuwend denken over logistiek en supply chain management. Hij was de eerste om aan te geven dat de echte concurrentie zal gevoerd worden op het niveau van de supply chains en niet tussen de bedrijven onderling. Hij is constant op zoek naar nieuwe concepten waarmee 'supply chain excellence' kan nagestreefd worden.

Professor Christopher heeft tijdens zijn carrière een groot aantal publicaties en boeken uitgebracht, waarvan 'Logistics and Supply Chain Management' en 'Marketing Logistics' de meest recente zijn.



Ivo Marechal

staat sinds 2000 als CEO aan het hoofd van logistiek dienstverlener H.Essers. Onder zijn bewind legde de groep de afgelopen tien jaar indrukwekkende groeicijfers voor, waardoor ze vandaag het grootste Belgische familiebedrijf is in transport en logistiek. Flexibiliteit, efficiënt gebruik van eigen middelen en de ontwikkeling van geavanceerde systemen en concepten, zijn de sterktes die H.Essers in 2007 tot Vlaams 'bedrijf van het jaar' maakte.

Naast zijn functie bij H.Essers is Ivo Marechal lid van de VKW werkgroep bedrijfsdirecteuren, Voka Opinie, en zetelt hij in de raden van bestuur van het VIL en Logistiek Platform Limburg.



Felix Fiege

werd in 2008 benoemd tot managing director van Fiege Engineering en trad daarmee toe tot het management van de Fiege Groep. Sinds 2009 maakt hij deel uit van de uitgebreide raad van bestuur en vertegenwoordigt daarmee de vijfde generatie aan de top van het familiebedrijf.

De Fiege Groep werd opgericht in 1873 en is gespecialiseerd in het ontwikkelen en toepassen van geïntegreerde supply chain toepassingen. Het familiebedrijf heeft 21.000 medewerkers in 17 Europese landen en in China. De 210 vestigingen en 3 miljoen m2 logistieke ruimte vormen een fijnmazig logistiek netwerk. Fiege richt zich met zijn activiteiten op acht logistieke sectoren: kleding, chemie, retail, fast moving consumer goods, durable consumer goods, wijn en spirituele dranken, farma en banden.



Peter Hinssen

is een IT-strateeg met een belangrijke focus op consumententechnologie en de impact ervan op de samenleving. Als een van de weinige Belgische internetpioniers die internationaal op de kaart staat, is Hinssen medeoprichter en CEO van Across Technology, een consultancybedrijf voor CIO's die zich richten op innovatie en IT.

Peter Hinssen is een gepassioneerd ondernemer, docent, schrijver en veelgevraagd keynotespreker voor CIO-forums en -conferenties over de hele wereld. De titel van zijn meest recente boek is 'The New Normal'.

Helen Mortier (Easyfairs),
Werner De Swaef (MLOG Logistics
GmbH (Kardex Group))



Jo De Wolf (Montea)



De sponsors

Golden sponsors



DHL Express

Dé internationale specialist voor uw expreszendingen. "Sinds we in 1969 begonnen met de expresindustrie, is ons bedrijf gefocust op de groei van de bedrijven van onze klanten. Met diezelfde passie gaan we vandaag steeds verder om de import- en exportnaden van al onze klanten te vervullen. Door onze toewijding aan onze klanten hebben we nieuwe markten geopend in alle uithoeken van de wereld en dat maakt van ons wereldwijd het meest internationale bedrijf!"



SD Worx

SD Worx is een Europees HR-consultancybedrijf met hoofdzetel in België. De groep biedt een volledige dienstverlening rond het tewerkstellen van personeel met loonberekening en -administratie, opleiding, HR research, sociaaljuridische, fiscale en HR-adviesverlening, gespecialiseerde software voor personeelsdiensten en ondersteuning ter plaatse. Met meer dan 1.179.000 loonberekeningen per maand is SD Worx de derde grootste HR-provider in Europa.



Montea

Montea "More than warehouses" investeert in logistieke en semi-industriële gebouwen in België en Frankrijk. Montea biedt meer dan gewone opslagplaatsen en wil flexibele en efficiënte oplossingen bieden aan haar huurders om zodoende hun totale opslagkost te beperken en de supply chain te optimaliseren. Montea biedt zowel "sale & rent back" oplossingen als "build to suit" projecten en heeft een ruime portfolio aan bestaande gebouwen.

Silver sponsors



In cooperation with





Deze publicatie is gedrukt op FSC®-papier,
met afbreekbare bio-inkten.



Vlaams Instituut voor de Logistiek
Flanders Institute for Logistics
Jordaenskaai 25
2000 Antwerpen
+32 (0)3 299 05 00
www.vil.be - info@vil.be

AIMS TO LEVERAGE FLANDERS
ON IN EUROPE. WITH ALMOST 30
S, VIL INTENDS TO GO GLOBAL.
OF AN ENLARGED VIL, WHERE
NDA, WE WILL FACILITATE THE ENTR
VIDE AN ATTRACTIVE PROPOSITION
CHAINS OF THE FUTURE' WILL BE TH
NEW INSIGHTS. BE PREPARED FOR
GE THE WAY WE THINK ABOUT S