

Nik Delmeire, voorzitter OTM Shippers' Council

“Uiteindelijk betalen de verladers de rekening”

“De stem van de verladers wordt in het logistieke debat veel te weinig gehoord. Zowel aan Vlaamse als aan Waalse kant zijn er volop initiatieven die de mond vol hebben over logistiek. Maar daarna spreekt men overwegend met de logistieke dienstverleners en transporteurs. Men vergeet daarbij dat het de verladers zijn die de rekening betalen”, stelt Nik Delmeire, voorzitter van de Organisatie van Traffic Managers (OTM).

“Uiteindelijk zijn de industrie en de distributiesector de opdrachtgevers voor transport en opslag”, vervolgt **Nik Delmeire**. “Als men alleen rekening houdt met de verzuchtingen van de dienstverleners, is de kans reëel dat er gewerkt wordt aan suboptimale oplossingen die niet ten goede komen aan de bekommernissen van het geheel van de logistieke keten.”

Is dat gebrek aan erkenning ook niet de fout van de verladers zelf?

“Zeker, de opdrachtgevers (of shippers in het jargon, vandaar ook Shippers' Council, nvdr.) laten veel te weinig van zich horen. Onze vereniging heeft nu ongeveer 300 leden, terwijl onze zusterorganisaties in Nederland of Frankrijk een veelvoud daarvan kunnen voorleggen.

“Logistiek stopt niet aan de grenzen. Laat ons meer op Belgisch niveau samenwerken” Nik Delmeire (OTM)

Voor ik lid werd van OTM was ik binnen Agfa bezig met transport. Maar toen kende ik alleen de transporteurs en de logistieke dienstverleners en wist amper wat er gebeurde bij de overheid, de federaties, beroepsverenigingen of kennisinstituten. Het is pas sinds ik lid werd dat mijn ogen zijn open gegaan. Dan ben ik gaan inzien dat verladers hun stem niet genoeg verheffen ten opzichte van de overheid, de dienstverleners of de klanten. Neem bijvoorbeeld de gesprekken die nu op politiek niveau gevoerd worden over de kilometerheffing. Laat ons niet vergeten dat dit uiteinde-

lijk zal betaald worden door de verladers, want de dienstverleners zullen die meerkosten trachten door te schuiven. In bedrijven wordt logistiek niet ernstig genoeg genomen. Deze processen vertegenwoordigen een aanzienlijke kost voor het bedrijf (gemiddeld tussen de 10 en 15% van de totale kosten) en vormen een belangrijke schakel in de dienstverlening naar de klanten. Of anders gezegd: logistiek is even belangrijk als grondstoffen. Daardoor verdient het ook de aandacht van de CEO. Maar nog te weinig bedrijven werken echt aan een verbetering van de kwaliteit, de efficiëntie en het duurzaam maken van die processen.”

Hoe verlopen de pogingen om de samenwerking binnen de supply chain te verbeteren?

“De meeste discussies gebeuren met de transporteurs en de logistieke dienstverleners. Zeker met transporteurs zien we dat het te snel over de prijs gaat. Op die manier blijven we rond de echte problemen heen praten. Als we samen het hele proces bekijken, kunnen we kijken naar efficiëntieverbeteringen die geld opleveren zonder aan de marges te raken. Ik zie in de markt een gebrek aan bereidwilligheid om de echte problemen aan te pakken. Men laat niet in zijn kaarten kijken. Ik blijf dat vreemd vinden. Ik ben ook nog aankoper geweest van elektronische componenten en daar merk je aan de commercieel afgevaardigden dat ze proberen mee te denken om samen de juiste oplossing te vinden. Die houding zie ik te weinig bij de logistieke dienstverleners. OTM is nochtans van oudsher geneigd om samenwerking te zoeken met de logistieke dienstverleners. Wanneer het gaat om het

Wat is de Belgian Shippers' Council?

OTM of de Belgian Shippers' Council vierde in februari van dit jaar zijn dertigjarig bestaan. Het is een nationale vereniging met een 300-tal leden, meestal transportmana-

gers uit industriële bedrijven, waaronder ook een aantal kmo's. Daarbij horen ook enkele dienstverleners en partners. De doelstellingen van de vereniging zijn be-

langenverdediging, opleiding en kennisuitwisseling.

Meer info: www.otmbe.org



Nik Delmeire:
 "Wanneer we België als een geheel beschouwen, staan we meteen heel wat sterker, zeker op internationaal gebied."

invoeren van nieuwe concepten zoals de bundeling van transportactiviteiten per industriegebied, zien we dat het altijd heel moeilijk blijft om samenwerkingsverbanden op te zetten tussen de verladers onderling. Een van de redenen waarom dat niet lukt, is dat de verladers dan het werk gaan doen van de transporteurs. Die brengen nu al zelf ladingen samen naar bepaalde bestemmingen. Dat heet groepage. Daar is nu kritiek op omdat de verladers vinden dat ze niet genoeg kunnen delen in de besparingen dat dat oplevert. We moeten dit concept behouden, maar wel aanpassen aan de nieuwe noden."

Wat is de positie van OTM tegenover de vele bestaande initiatieven over logistiek en transport?

"Aan beide zijden van de taalgrens zijn regeringen en instellingen druk bezig met het promoten van de logistiek als een sector met groeiperspectieven. Maar in al dat enthousiasme zijn er nu zoveel organisaties geboren dat er toch een probleem ontstaat van versplintering. In Vlaanderen heb je intussen initiatieven als Flanders Logistics, het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), verenigingen als OTM, VIB, Pics en daarbovenop nog eens Voka, de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen, en spelers als de havenbedrijven die allemaal een stem hebben in het debat. De ene dag komt Antwerpen zichzelf promoten als beste haven, de volgende dag gaat de Provincie Oost-Vlaanderen reclame maken voor de haven van Gent. In Wallonië heb je wel een initiatief als 'Logistics in Wallonia' in het kader van het Marshallplan, dat meer een overkoepelende rol speelt en veeleer faciliteert dan implementeert. Ook op federaal vlak heb je nog enkele organisaties zoals het Belgisch Instituut der Transportorganisatoren. Kortom, in al die initiatieven komen vaak variaties op hetzelfde thema aan bod. Ik doe dan ook een oproep om te stoppen met die energieverspilling en te trachten een juiste focus te creëren voor de hele sector. Binnen het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) wordt daarover nu trouwens een studie uitgevoerd. We moeten de krachten weer bundelen om met één stem naar buiten te komen zodat onze bekommernissen worden gehoord op het juiste

niveau. Wij als OTM voeren daarbij ook zelf de daad bij het woord, door samenwerkingsverbanden op te zetten met bijvoorbeeld de VIB (Vereniging voor Inkoop en Bedrijfslogistiek), Portilog en met het VBO. Met het VBO bestaan er afspraken dat het een beroep kan doen op onze expertise wanneer de thema's logistiek en transport ter sprake komen. We moeten ook meer op Belgisch niveau werken: de regio's zijn apart maar een zakdoek groot, laat ons daarom trachten er een iets grotere zakdoek van te maken. Logistiek stopt niet aan de grenzen. De zogenaamde 'blauwe banaan' (het gebied in Europa waarin zich de meeste kapitaalkrachtige consumenten bevinden) zou langzaam naar het zuidoosten verschuiven. Eerst klopte Vlaanderen zich op de borst als beste locatie voor logistieke activiteiten omdat de regio pal in het centrum van dat gebied lag, nu begint Wallonië dat ook te doen. We mogen toch niet vergeten dat we telkens maar een klein stukje van de oppervlakte van de blauwe banaan dekken. Wanneer we België als een geheel beschouwen, staan we meteen heel wat sterker, zeker op internationaal gebied."

Innoveert de logistieke sector te weinig?

"De zwakheid van de sector heeft ook te maken met een gebrek aan kennis. Daarom investeren we sterk in opleidingen. Naar analogie met onze Nederlandse collega's van EVO organiseren we bijvoorbeeld Top coaches voor Top talent waarbij stageplaatsen worden gezocht voor laatstejaarsstudenten van de Vlaamse logistieke hogescholen. De bedoeling is om ervoor te zorgen dat die studenten een waardevolle ervaring opdoen in bedrijven. Ze moeten er het liefst kunnen werken aan de invoering van een nieuw project. Dat kan gaan om precalculatiesoftware, personeelsplanning of het uitwerken van een transportnetwerk. Ik heb intussen een aantal presentaties gezien van deze jonge mensen en ik moet zeggen dat daar enorme vooruitgang wordt gemaakt. Die jongeren hebben al heel wat in hun mars en groeien nog door hun stage. Op die manier slagen we erin om het niveau van de logistieke kennis in ons land stelselmatig op te drijven."

●
Peter Ooms