

*De coronapandemie versnelt trends in de logistiek met een rotvaart. De logistieke ketens worden korter, groener en duurdere.*

De coronapandemie heeft dit jaar diep ingehakt op de Europese economie, die nog herstellende was van de banken-, landen- en eurocrissen in het voorbije decennium. Door de scherpe daling van het bbp kleuren ook de Europese vrachtcijfers bloedrood.

Dat heeft een onmiddellijke impact op goederenstromen die lopen via onze (spoor)wegen, havens en luchthavens. Naargelang hoe snel en hoe sterk de economie herneemt, zullen de intercontinentale goederenstromen opveren. De verwachting is echter dat het nog een paar jaar duurt voor we weer het precoronaniveau halen.

Heel wat kleinere logistieke bedrijven, die voorheen al met flinterdunne marges werkten, krijgen het moeilijk, gaan over de kop of worden overgenomen. We verwachten een stevige consolidatiegolf in het versnipperde Europese logistieke landschap.

Als we naar de bedrijfsstrategieën kijken, merken we dat veel bestuurskamers risico's meer schuwen door deze pandemie. We zien twee duidelijke gevolgen daarvan. Bedrijven hebben gemerkt dat lange, complexe supplychains met veel toeleveranciers risico's inhouden. Toen China en daarna het Westen in lockdown gingen, haperde bij veel bedrijven het productieproces door ontregelde toeleveringsketens en beperkte lokale voorraadniveaus.

De productie van vaak cruciale halffabrikaten en onderdelen is de voorbije decennia opgeschoven richting het Oosten. Dat fenomeen heet 'offshoring', het omgekeerde 'nearshoring'. We gaan ervan uit dat veel cruciale producten weer dichterbij huis zullen worden geproduceerd. Dat zal de toeleveringsketens korter maken.

Een tweede effect is dat bedrijven veel minder zullen vertrouwen op 'just-in-time'. Daarbij worden zo weinig mogelijk voorraden aangehouden in het productieproces, en worden de onderdelen 'net-op-tijd' op de productielijn aangevoerd.

In boardmeetings wordt al aangegeven dat 'just-in-time' strategisch te risicovol is geworden, en dat 'just-in-case' een veiligere bedrijfsstrategie is. Dat zal inhouden dat lokaal weer meer voorraden in magazijnen worden aangehouden. Verschillende vastgoedbedrijven geven aan dat de vraag naar logistieke magazijnen sterkt toeneemt.

Corona maakt de logistieke bedrijven risicoschuwer, maar vergroent ook de logistieke keten. De luchtvaartmaatschappijen nemen heel wat oudere toestellen uit de vloot, omdat de vraag naar lijnvluchten momenteel beperkt is. Daardoor verschaalt het intercontinentale vluchtaanbod de komende jaren en is veel minder 'bellyspace'-capaciteit (cargo in de buik van een passagiersvliegtuig) beschikbaar, wat luchtvracht duurdere maakt. Dat fenomeen duurt vermoedelijk tot 2024, wanneer de luchtvaart weer op precoronaniveau zit. Een positief neveneffect is dat de vloten structureel verjongen en vergroenen.

Alle transportbedrijven zullen meer moeten investeren in een groene vloot en meer onderling samenwerken. Het verhoogde e-commerceaandeel in de aankopen tijdens de pandemie is vermoedelijk een blijver. Voor de logistiek houdt dat in dat een permanente trade-off kan plaatsvinden in de last-mile tussen de weinig rendabele B2C (business to consumer) en de lucratievere B2B-volumes (business to business). Heel wat pakjesdiensten draaien al op maximale capaciteit, en dan hebben we events zoals Black Friday en de kerstperiode nog niet gehad. Bijkomende sorteer- en leveringscapaciteit inzetten is niet evident. Dat kan leiden tot grote vertragingen tijdens de piekperiodes.

Tegelijk lijkt het einde van koning auto ingezet. Het gebruik van de fiets om boodschappen te doen of voor het woon-werkverkeer versnelt. Lokale overheden, die voor de pandemie al de toegang voor verbrandingsmotoren begonnen te beperken, hebben ook vastgesteld hoe steden met minder verkeer er kunnen uitzien. Daarom is de inschatting dat steden en regio's versneld groene maatregelen zullen invoeren. Dat kan alleen met een heel groene vloot van transportmiddelen.

Tot slot beschouwt de politiek de farmaceutische productie en logistiek door de pandemie als een strategische sector, zoals defensie en landbouw. Het leger inzetten om cruciale farmalogistiek uit te voeren, zoals nu in de Verenigde Staten, is zelfs geen utopie meer. De productie van medisch beschermingsmateriaal en basisgrondstoffen voor farmaproducten, nu vaak uit China en India ingevoerd, moet dichterbij huis plaatsvinden. Die nearshoring zal de overheid steeds meer stimuleren en subsidiëren.

De meeste van die trends waren al aan de gang, maar hebben nu een eposhot gekregen en zijn met een rotvaart versneld.

Professor luchtvaarteconomie en professor transporteconomie en e-commerce aan UAntwerpen

Copyright © 2020 Mediafin. Alle rechten voorbehouden