

Oost Europa Aan De Logistieke Top

Volgens een Europese studie liggen de nieuwe logistieke hotspots in Tsjechië en Polen

In een recente studie die uitgevoerd is door logistiek consultancy bureau Total Logistics en vastgoed expert King Sturge, wordt Duitsland in de race voor 'de ideale logistieke locatie' voorbijgestreefd door landen als Tsjechië en Polen. Kenneth Porter, Partner bij Total Logistics legt uit:

“Ondanks het feit dat de groeiende internationale aard van de EU enorme kansen biedt voor bedrijven, wordt het steeds moeilijker om een goede keuze te maken voor de locatie van een magazijn en voor de juiste infrastructuur. Met een complex model, dat gebruik maakt van 1000 zogenaamde demand points (afzetpunten) en 50 verschillende, potentiële magazijn locaties, wordt in de studie de relatieve aantrekkelijkheid van elk land berekend. Hierbij wordt rekening gehouden met zaken als magazijn exploitatie kosten, personeels kosten en vervoers kosten.”

“Om te beginnen hebben we de meest belangrijke logistieke kosten geëvalueerd voor 27 geïndustrialiseerde Europese landen. Denk hierbij aan getallen als de gemiddelde jaarlijkse kosten per magazijn medewerker en de gemiddelde huur prijs per vierkante meter magazijn ruimte. Het zal geen verassing zijn dat de Benelux en Duitsland in beide overzichten als `relatief duur` tevoorschijn komen, terwijl landen in Centraal- en Oost Europa uit pure kosten overwegingen erg aantrekkelijk lijken.”

“Het was fascinerend om verschillende scenarios door te rekenen, mede gezien de onverwacht ongunstige resultaten voor warehousing in Duitsland, dat toch een geografisch gunstige locatie en verder excellente reputatie heeft. Zelfs wanneer we de relatief hoge kosten voor arbeid buiten beschouwing lieten, werden steden als Berlijn, Bonn en Düsseldorf voorbijgestreefd door bijvoorbeeld Praag, Warschau, Katowice en Vilnius.”

“We hebben dit onderzoek specifiek gedaan om een beter begrip te krijgen van de trends met betrekking tot warehousing in Europa en we waren zeer verrast door de relatieve robuustheid van veel van de voormalige Oostblok landen.”

“Centraal Europa en de Benelux kwamen als `vrij gunstig` uit de berekeningen in een zogenaamd single warehouse scenario, waarbij heel Europa wordt bevoorraad vanaf één enkele locatie. Wanneer er aan het Verenigd Koninkrijk een separate magazijnlocatie werd toebedeeld en verder gebruik gemaakt werd van één centraal magazijn voor de rest van het Europese vasteland (2 warehouse scenario), schoof het zwaartepunt verder oostwaarts naar Praag, Katowice, Brno en Bratislava. Alleen in een nog complexer scenario met één Engelse locatie en een tweetal andere magazijnlocaties (3 warehouse scenario), kwamen bijvoorbeeld Frankrijk en de Benelux weer naar voren in de lijst.”

“Een van de meest interessante factoren die meegenomen dienen te worden, is het aantal magazijnen in een voorgesteld supply chain netwerk en de belangrijkste markten die op die manier bediend moeten worden. Ons onderzoek geeft duidelijk aan dat voor oplossingen met één enkel Europees magazijn Praag de beste (goedkoopste) oplossing is. Als een bedrijf echter dezelfde markt wil bedienen met drie magazijnen, dan komt Warschau bovenaan om Oost Europa te bedienen.”

“Zelfs wanneer de rekening houden met een toekomstige 50 procent salaris groei in de voormalige Oostblok landen, blijven toch Warschau, Katowice en Vilnius de meest aantrekkelijke alternatieven om Oost Europa te bedienen; iets wat de robuustheid van deze steden aantoonst als mogelijke logistieke hotspots voor de toekomst. Volgens ons onderzoek hebben, ‘rijzende sterren’ als Rusland (Moscou, St. Petersburg), Oekraïne (Kiev) en Turkije ook de juiste ligging voor een toekomstige groei als logistiek centrum.”

“Wat verder naar voren kwam in het onderzoek, was het belang van een goed magazijn ontwerp en de verschillen die er bestaan tussen de diverse logistieke begrippen bij vastgoed ontwerpers en logistieke experts. Een voorbeeld is het begrip cross docking, dat door vastgoed ontwerper vaak letterlijk opgevat wordt, wat resulteert in een ontwerp met loading docks aan twee zijden. In praktijk worden de meeste cross docking activiteiten gedaan met een zogenaamde ‘U-vormige’ flow, met docks aan één zijde. Veel ontwikkelaars hadden de voorkeur voor traditionele flow through magazijnen, waarbij de producten binnenkomen via één dock en het magazijn verlaten via een ander, tegenoverliggend dock. In de praktijk is een meer flexibel ontwerp veel beter in staat om in te spelen op de specifieke eisen van een brede range van sectoren, lopend van mode en kleding tot en met FMCG.”

“Het is onze ervaring dat de meeste gebruikers van magazijnen kiezen voor flexibiliteit in cross docking en opslag, zonder van te voren te hoeven kiezen voor een favoriet concept. Veel retailers in Europa houden minder voorraad en maken gebruik van meerdere cross docking punten, te meer omdat producten steeds vaker in het producerende land geconsolideerd worden. In de praktijk betekent dit dat er steeds vaker ‘winkelklare’ producten (pre-packs) worden gehandeld, die meer specialistische apparatuur en procedures vereisen.”

“Tenslotte zien we een groei in het aantal gedeelde- (shared) en multi-user magazijnen, aangezien kosten en duurzaamheid steeds vaker leiden tot transactie gebaseerde logistieke contracten. Deze aanpak is al gemeengoed in het Verenigd Koninkrijk: er wordt daarbij gebruik gemaakt van additionele, op maat gemaakte opslagruimte om bijvoorbeeld seizoensgoederen of een groeiende vraag bij uitverkoop op te kunnen vangen. Deze trend geeft ook aan dat ontwerpers rekening dienen te houden met een flexibele aanpak en het beste de rigide formaten en layouts van 10 jaar geleden in de toekomst links kunnen laten liggen. De continue groei van de economie in de voormalige Oostblok landen biedt kansen. Kritische succesfactoren zijn hierbij de drie ‘L’-en in de logistiek: location, labour, layout.”

René Wolters bij Total Logistics' Nederlandse kantoor geeft aan: "Dit onderzoek is een belangrijk stuk werk voor elke multinational van pan-Europese omvang. Management beschikt vaak over informatie met betrekking tot de 'relatieve aantrekkelijkheid van Europese landen' die niet meer up-to-date is. Dit kan leiden tot verkeerde beslissingen over de keuze van een magazijn locatie. Een goede locatiekeuze is pas mogelijk met een goed onderbouwde kijk op het totaal, waarbij zaken als lokale salarissen en de transport infrastructuur dienen te worden meegenomen."

Over Total Logistics:

Total Logistics is een onafhankelijk management-consultancy bedrijf, dat gespecialiseerd is in alle aspecten van commerciële supply chains. Hierbij wordt het totale traject afgedekt, van strategie-definitie tot en met implementatie en projectmanagement. De ervaren consultants zorgen voor pragmatische adviezen en implementaties die een daadwerkelijke verbetering opleveren. Total Logistics mag bedrijven als Tesco, Hema, adidas, K-Swiss, Farnell, Shell, Nestlé, Schuitema en Unilever tot haar klantenkring rekenen.

Meer informatie over Total Logistics kunt u vinden op: www.total-logistics.nl

U kunt René Wolters bereiken via telefoonnummer (+31) 0 475 322 306 of via email rene.wolters@total-logistics.eu.com