

COVID-19 en de impact op de logistiek

Dat het Corona virus COVID-19 gaat zorgen voor een economische recessie, is inmiddels wel bekend. Er zijn echter ook processen aan de gang die de crisis ietwat zullen verzachten. Met name op het gebied van logistiek zijn een aantal processen van belang. Ten eerste is er door de uitbraak van COVID-19 een enorme toename te zien in het aantal online bestellingen en ten tweede wordt er drifstig gezocht naar meer personeel om al deze bestellingen goed en veilig te kunnen verwerken. Op korte termijn houdt dit de logistieke sector voor een gedeelte aan de gang.

Lees meer:

<https://www.logistiek.nl/supply-chain/nieuws/2020/03/zo-hard-groeit-e-commerce-door-coronavirus-101172759>

Dit alles neemt natuurlijk niet weg dat we met een forse economische klap te maken gaan krijgen. Alle bedrijven worden gedwongen een oplossing te zoeken voor hun logistieke problemen.

Meer over de gevolgen voor de logistieke sector voor dit jaar:

<https://d2aye3ggtndtn5.cloudfront.net/app/uploads/2020/03/ABN-AMRO-Sectorprognoses-coronacrisis-27-maart-2020.pdf>

De transport- en logistieksector had al vroeg last van het virus. Dit geldt vooral voor de luchtvaart en de zeevaart die belangrijk zijn voor de goederenhandel van en naar China. Ook het spoorvervoer over de Nieuwe Zijderoute heeft stilgelegen. De Rotterdamse haven is na Hamburg in Europa het meest verbonden met China. Ongeveer 1 op de 4 containers is afkomstig uit China. Vooral de schade door uitval van containerschepen en de lage bezettingsgraden op schepen die wel varen heeft impact. Logistieke dienstverleners in de Nederlandse zeehavens krijgen vooral in maart en april te maken met een daling in de overslag. Dit heeft ook invloed op wegtransporteurs en binnenvaartbedrijven die voor vervoer naar het achterland worden ingezet. In Chinese havens wordt een voorzichtig begin gemaakt met het wegwerken van de opgelopen achterstand. Er is dus in de loop van dit jaar een inhaaleffect te verwachten. Een lichtpuntje is dat de brandstofkosten door de goedkopere olie lager worden. Bron: ING Bank.

Tendensen op korte en middellange termijn

Wat kunnen we verwachten van deze economische teruggang? Een van de meest in het oog springende ontwikkeling, is e-commerce. Op dit moment zien we dat met name veel oudere mensen die eerst misschien (nog) niet veel online bestelden, dat nu wel zijn gaan doen. Met andere woorden: er is een grote groep mensen bijgekomen die vanaf nu ook online (zullen) bestellen en dit vermoedelijk ook (zullen) blijven doen als de effecten van COVID-19 minder gaan worden. Daarnaast zijn op dit moment ook heel veel retailers, horecabedrijven, maar ook productiebedrijven het internet opgegaan om hun verkoopkanalen nu vooral digitaal aan te bieden. De verwachting is dat de groei van e-commerce daardoor alleen nog maar meer zal gaan versnellen en dientengevolge ook de vraag naar opslagruimte (warehouses / dc's) en natuurlijk arbeidskrachten. Hoewel het totale volume van e-commerce sterk groeit, moeten we ons ook realiseren dat het nog steeds maar een klein aandeel heeft in het totale volume wat wordt verkocht in de totale retail sector. Voor Montferland / EMZ liggen hier echter wel kansen na de crisis.

Een andere tendens die al een tijdje aan de gang is, maar die waarschijnlijk zal gaan versnellen, is de behoefte om processen te automatiseren en te robotiseren. Door de coronacrisis is nog duidelijker geworden dat het (te veel) afhankelijk zijn van menselijke handen in zulke moeilijke tijden het bedrijfsproces behoorlijk kunnen ondermijnen.

De trend om meer in te zetten op automatisering en robotisering zal dus waarschijnlijk niet alleen doorzetten, omdat er een tekort is/was aan gekwalificeerd personeel, maar ook omdat door in te zetten op robotisering en automatisering, crises zoals COVID-19 minder het bedrijfsproces zullen beïnvloeden. Daar komt bij dat bedrijven die aanvankelijk hun productie hadden verplaatst naar het Verre Oosten, nu worden geconfronteerd met allerlei beperkingen. Voor veel bedrijven is het (bijna) niet meer mogelijk om hun spullen nog (op tijd) in Europa te krijgen. Zij zullen na de crisis ook opnieuw naar hun productieprocessen gaan kijken en een stuk productie terughalen uit het Verre Oosten of elders.

Verder leiden verdere robotisering en automatisering veelal tot een grotere ruimtevraag, vooral vanuit industrie en logistiek. Een meting van bureau STEC onder vele tientallen bedrijven uit deze sectoren, laat zien dat 75% van deze bedrijven in de komende drie jaar verwacht te investeren in vernieuwing en uitbreiding van productielijnen en warehousing met robots. 30% van de bedrijven verwacht hierdoor meer ruimte nodig te hebben.

Wat zijn mogelijke consequenties van deze ontwikkelingen voor logistiek vastgoed?

Hieronder een statement van 's werelds grootste ontwikkelaar van logistieke gebouwen, Prologis, hierover:

‘Meer vraag naar logistiek vastgoed na ‘corona’

Verhoogde supply chain risico's – zoals het coronavirus – zorgen voor reacties die op lange termijn de vraag naar opslagcapaciteit kunnen stimuleren. In een dinsdag verschenen studie signaleert logistiek vastgoed ontwikkelaar Prologis ten minste drie specifieke veranderingsgebieden, die na deze periode van grote onzekerheid wellicht kunnen leiden tot meer vraag naar opslagcapaciteit:

1. Stijgende voorraadniveaus. Supply chains zijn gericht op het minimaliseren van voorraden en kosten. Ze tolereren geen volatiliteit, wat leidt tot gemiste verkopen en inkomsten. In het verleden hebben gebeurtenissen zoals natuurrampen en werkonderbrekingen in havens geleid tot stapsgewijze veranderingen in de voorraadaanpak. In de nasleep van de coronavirus pandemie zullen klanten volgens Prologis waarschijnlijk de ideale voorraadvolumes en bedrijfscontinuïteitsplannen opnieuw gaan beoordelen, wat zich zou kunnen vertalen in een grotere vraag naar opslagruimte;
2. De groei van e-commerce. De huidige uitbreiding wordt gekenmerkt door de opkomst van online winkelen. De coronacrisis lijkt daar niets aan te veranderen; in plaats daarvan kan het aantal consumenten dat online koopt juist alleen maar groter worden;
3. Diversificatie van productielocaties. Het coronavirus kan een andere structurele trend versnellen: productie verplaatsen naar nieuwe locaties. Geholpen door trends in de *industrie 4.0* die de productiviteit verhogen, hebben fabrikanten hun wereldwijde supply chain-strategie verder ontwikkeld, waarbij ze steeds meer de nadruk leggen op lokale productie en re-shoring. Dit betekent ook dat leveranciers lokaal voorraad kunnen gaan aanhouden.

Business as usual?

De internet-economie, waarbij veel productie in Azië plaatsvindt en via Rotterdam wordt gedistribueerd onder West-Europese consumenten, vraagt om grote distributiecentra. Bedrijven als Zalando, Bol.com, Coolblue en VidaXL verkopen zelf artikelen, maar verzorgen ook de zogenaamde e-fulfilment: het verpakken en distribueren van producten van andere webwinkels. Hoe groter het distributiecentrum, hoe goedkoper een bedrijf kan werken. Deze tendens zal zich in de komende jaren door gaan zetten. In een rapport van Buck (aangeboden als Kamerbrief “rapport Ruimte voor economische activiteit tot 2030” door minister Wiebes) wordt gesproken over een vraag van tussen de 1.300 en 2.300 hectare bedrijventerrein in Oost-Nederland voor logistiek.

Corona of niet, voedingsmiddelenbedrijven proberen zoveel mogelijk door te gaan waarmee ze bezig zijn. De vraag naar voedingsmiddelen is – na een aantal hamsterweken – weer aan het stabiliseren naar een normaal niveau. Verwacht wordt echter dat online boodschappen doen sterk zal blijven en zelfs sterk zal gaan groeien nu dat nog meer mensen het gemak en de veiligheid ervan hebben ontdekt.

In de tussentijd proberen alle logistieke bedrijven te roeien met de riemen die er (nog) zijn. Het is een moeilijke tijd, vol met grote uitdagingen, maar de logistieke sector is gewend onder steeds veranderende omstandigheden toch goed te blijven functioneren. Dat zal ook nu weer gaan gebeuren.

Wat is het perspectief voor de ontwikkeling van DocksNLD-2?

In de eerste drie kwartalen van 2019 was er voor het eerst sinds jaren een krimp in het aantal vergunningen voor nieuwe bedrijfshallen, voor onder andere logistieke centra. Terughoudendheid bij bedrijven vanwege brexit, de handelsoorlog tussen de VS en China en mogelijke problemen bij vergunningverlening vanwege de stikstof- en PFAS-problematiek spelen hierbij een rol. Daar komt nu dus de coronacrisis nog bij. Het moge duidelijk zijn dat al deze bedreigingen op dit moment de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein niet in de kaart spelen. Maar, gezien de hierboven beschreven onderliggende trends en ontwikkelingen, is de verwachting dat er na de huidige crisis een inhaalslag en een toename in de vraag naar locaties voor grootschalige logistiek zal plaatsvinden. Om aan deze vraag te kunnen voldoen is het raadzaam om de verdere ontwikkeling van DocksNLD-2 nu verder ter hand te nemen.