

# De nieuwe werkelijkheid: Nieuwe technologieën mogelijk breekpunt logistieke keten

havens

**Doordat productie dicht bij huis door nieuwe technologie snel goedkoper wordt, vallen handelsstromen op lange termijn mogelijk weg. Voeg daarbij een nieuw geopolitiek speelveld, en een haven als die van Rotterdam moet er ineens heel anders uit komen te zien dan nu is voorzien.**

**D**e maritieme industrie zal uit haar comfortzone moeten komen, de verandering van tijdperk serieus moeten nemen en daarop in moeten spelen. Dat is de boodschap die diverse gastsprekers afgaven op het 32e Havencongres Rotterdam op 17 april. Door nanotechnologie, sensing, 3D-printing, robotisering en geopolitieke ontwikkelingen zullen handelsstromen veranderen en veel schakels in de logistieke keten wegvallen. De Oxford University heeft becijferd dat zeker 47 procent van de banen wereldwijd in de komende twintig jaar op de tocht zullen staan.

Havencongres Rotterdam 2014-deelnemers uit alle geledingen van de maritieme industrie, banken, kenniscentra en overheidsvertegenwoordigers zullen op zijn minst even zijn opgeschrikt toen ze hoorden dat de haven in 2020 klappen zal hebben geïncasseerd door geopolitieke invloeden, zoals de nieuwe zijderoute vanuit China, het tweede Suezkanaal en de mogelijke doorvaart van het Arctisch gebied. Voeg daarbij nieuwe technologieën die menselijke arbeid overbodig maken, ontwikkelingen in de lijnvaart, zoals de vorming van de operationele alliantie P3, en achterblijvende wetgeving en passieve overheden, en het doomsceenario is compleet.

## LINEAIR DENKEN



Congresgastspreker Yuri van Geest, eigenaar van Trend8 en Nederlands ambassadeur van de Singularity University, vertelde de ruim 250 congresdeelnemers dat wat we 'crisis' noemen, eerder lineair denken is: "Intussen is de wereld exponentieel aan het veranderen. De algemeen heersende gedachte is dat 3D-printing nog een kostbare zaak is, maar dit zal over ongeveer tien jaar zeker tien tot twintig keer goedkoper zijn. Vier jaar geleden al is er een casco van een auto met 3D-printing gemaakt."

Zo bezien maakt 3D-printing productie dicht bij huis mogelijk. Volgens Van Geest is het binnen afzienbare tijd voor consumenten onder meer mogelijk eigen schoenen te maken met behulp van deze driedimensionale techniek. Als bedrijven zich deze en andere hard- en softwaretechnologie niet eigen maken, zullen ze op termijn niet meer bestaan. Van Geest citeerde auteur Andrew McAfee van de bestseller 'Race Against the Machine: Second Machine Age' dat het beter is niet de wedstrijd tegen machines aan te gaan maar met behulp van machines te concurreren: *The key to winning the race is not to compete against machines but to compete with machines.*

Havenhoogleraar SmartPort, professor dr. Henk Volberda van de Rotterdam School of Management, bestempelde 3D-printing vergaande robotisering en automatisering en biomassa gerela-

teerde technologieën als 'disruptive technologieën', waarop moet worden ingespeeld: "De Rotterdamse haven kan in 2030 opnieuw zijn uitgevonden middels een duaal business model: replicatie en vernieuwing", zei hij tijdens het congres, wijzend op het transformatietraject van strategiegedreven naar klantgedreven dat het Havenbedrijf Rotterdam al heeft ingezet. Hij beval een grotere focus op strategische ketensamenwerking aan, slimmer gebruik van data en ICT, betere links tussen het havenbedrijfsleven en kennisinstituten in de regio, meer waardecreeatie middels cocreatie tussen bedrijven en organisaties, met focus op het denken aan de klant, grotere focus op biomassa en grotere strategische connectiviteit met andere havens, vooral die van Amsterdam en Antwerpen.

## PRIJSEROSIE

Van Maersk Line netwerk- en inkoopmanager Hans Augustijn mogen we de P3 geen fusie of alliantie van bedrijven noemen, maar een gezamenlijk antwoord van de betrokken rederijen op de veranderende oost-west markten: "Daar moest iets gebeuren. De investeringen in nieuwe en grotere schepen hebben geresulteerd in prijserosie en forse verliezen bij rederijen. Na de zomer willen de bij P3 betrokken rederijen hun schepen in operationele alliantie aansturen. Dat zal vanuit Engeland en Singapore gebeuren. Klanten kunnen rekenen op betrouwbare, flexibele en direct op hun wensen afgestemde diensten van de afzonderlijke rederijen. Maersk Line zal zeker het verschil willen blijven maken." Dat zal de maritieme industrie als geheel wel moeten doen wil ze de nieuwe werkelijkheid aankunnen.  





DOOR TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELINGEN EN GEOPOLITIEKE VERANDERINGEN IS HET DE VRAAG OF DE VELE CONTAINERREUZEN WEL VOLGESTAPELD BLIJVEN WORDEN.

