MANAGEMENT SUMMARY

In maart 1996 is het project 'Eenmalig/Meermalig Verpakken' gestart als vervolg op de praktijkpilot in het kader van het Nationaal Versfust-project. Het versfust is een uniform en gestandaardiseerd krat voor de opslag en het transport van levensmiddelen. Het Nationaal Versfust-project is ontwikkeld door retailers en fabrikanten, verenigd in Stichting Versfust, met als doel het creëren van een breed draagvlak en een stapsgewijze invoering in de keten.

Eén van de knelpunten, geconstateerd in de praktijkpilot, is de overgang naar versfust voor versprodukten, die nu nog in eenmalige verpakking worden verpakt. Deze overgang vormt voor fabrikanten van deze produkten en retailers een ingrijpend proces. In het project 'Eenmalig/Meermalig Verpakken' is door de uitvoering van een ketenkostenanalyse, een scenario-analyse en de verdere ontwikkeling van een multilateraal ketenmodel getracht meer inzicht te verkrijgen in de haalbaarheid van de overgang van eenmalig naar meermalig versfust.

Bij de ontwikkeling en invoering van het versfust-concept is verondersteld dat de distributiekosten in de keten daardoor verder kunnen worden verlaagd. Tot op heden zijn deze kosten voor de bedrijven, die nu in eenmalig verpakking leveren, nog niet daadwerkelijk zichtbaar gemaakt en onderbouwd. Voor deze groep bedrijven zijn deze kosten zichtbaar gemaakt in een ketenkostenanalyse. Hierin is uitgaande van de huidige situatie een inschatting gemaakt van de extra kosten[1] (meerkosten) en van de 'minder' kosten (meeropbrengsten) in een situatie van volledige overgang naar versfust. De berekening laten zien dat de meerkosten in de keten ¦23,28 en dat de meeropbrengsten ¦ 7,38 per 100 kg produkt bedragen, uitgaande van een overgang op versfust vanuit de huidige situatie. De overgang op versfust resulteert in netto meerkosten van ¦15,90 per 100 kg produkt. In tabel 1 zijn de meerkosten en -opbrengsten per ketentraject weergegeven.

Uit de ketenkostenanalyse blijkt dat vier aspecten een wezenlijke invloed hebben op de meerkosten, namelijk:

- de mismatch tussen produktomverpakking en het versfust die tot een slechtere kratvulling en benutting van de vervoerscapaciteit leidt;
- het retourtransport van lege fusten van filiaal via DC terug naar producent en/of wasserij;
- de extra handling van volle en van lege fusten bij de diverse schakels in de keten;
- de noodzaak tot frequenter wassen van de kratten.

[1] Meerkosten c.q. -opbrengsten wordt gedefinieerd als respectievelijk: de extra kosten die gemaakt moeten worden en de 'minder' kosten die niet meer gemaakt hoeven te worden in een situatie van volledige overgang naar versfust ten opzichte van de huidige situatie;

Ketentraject	Meerkosten (in ¦)	Meeropbrengsten (in ¦)	Saldo totaal (in ¦)
Distributie van fabrikant naar DC	9,35	---	9,35
Distributie van DC naar filiaal	1,86	1,32	0,54
Distributie van filiaal naar DC	2,75	---	2,75
Distributie van DC naar wasserij en/of naar fabrikant	8,54	---	8,54
Overige	0,78	6,06	5,28
Totaal	¦ **23,28**	¦ **7,38**	¦ **15,90**

Tabel 1: Overzicht meeropbrengsten en meerkosten bij volledige overschakeling op versfust (Bron: LEI-DLO)

Om de toekomstige haalbaarheid van de overgang van eenmalig naar meermalig te onderzoeken zijn scenario's opgesteld en doorgerekend. Het doel van deze scenario's is om de effecten van specifieke maatregelen op de meerkosten en de -opbrengsten zichtbaar te maken. De verschillende scenario's hebben zowel extra verhogende als verlagende effecten. Uit het onderzoek blijkt dat een substantiële verlaging van de meerkosten realiseerbaar is door de ontwikkeling van een intelligent logistiek systeem , waarin fysiek transport, geautomatiseerde gegevensverwerking en het wassen van fusten zo optimaal mogelijk is georganiseerd. Teven is gebleken dat de overgang kan worden doorgevoerd per produktgroep en per samenwerkende fabrikant en retailer, omdat de effecten van die scenario's dan beter kunnen worden afgestemd op de specifieke situatie.

Het ketensimulatiemodel Versfust, waarvan de ontwikkeling in de praktijkpilot is gestart, is verder ontwikkeld. Het model beschrijft de logistieke en kostentechnische aspecten van de invoering van versfust in een gesimuleerde ketenstructuur. Simulaties laten zien dat, binnen de randvoorwaarden van het model, verschuivingen van kosten tussen de schakels in de keten zichtbaar kunnen worden gemaakt. Het model is door individuele bedrijven te gebruiken om de effecten van het gebruik van versfust in bedrijfsspecifieke ketensituaties te simuleren.

Samengevat kan worden geconcludeerd dat de overgang naar versfust voor fabrikanten, die nu nog in eenmalige verpakkingen leveren, op dit moment vanuit bedrijfseconomisch oogpunt nog niet haalbaar is. Aanvullende maatregelen kunnen de meerkosten ten dele terugbrengen en daarmee de haalbaarheid van de overgang naar versfust vergroten. Deze maatregelen liggen op het terrein van een efficiëntere kratvulling en benutting van het transport, door het klantenorderontkoppelpunt dichter bij het DC te leggen waardoor een efficiëntere aansturing van de krattenstroom mogelijk wordt en door het selectief wassen van kratten.