

Europese autologistiekers nemen Greta Thunberg ernstig

21 oktober om 13:58

Share Tweet Share

De autosector én bijhorende logistiek staan onder hoogspanning voor de verscherpte emissienormen vanaf 2020. Op het congres van de Europese federatie ECG lachten de constructeurs en transporteurs niet met de klimaatjongeren, wel integendeel.



Wolfgang Göbel, voorzitter van ECG - © RJ

“Het is eigenlijk al te laat voor het omkeren van de klimaatopwarming, dus moeten we met de hele automotive industrie alles in het werk stellen voor wat er nog te redden valt.” Zulke woorden verwacht je van jonge klimaatactivisten maar niet van een industriedame als Monika Schmickler. Het hoofd 'Transportation sourcing & quality' van de Duitse autoreus Daimler sprak als laatste op het congres van de Europese federatie van autobehandelaars ECG in Berlijn. Ze was lang niet de eerste die met respect verwees naar Greta Thunberg en haar 'Friday movement'.

Van bij de opening van het congres was de toon gezet door ECG-voorzitter Wolfgang Göbel, chieft sales officer van de Duitse autotransportgroep Mosolf (foto). “We kunnen onszelf niet naar de maan schieten, dus moeten we de situatie op aarde oplossen. Ons belangrijkste thema voor de komende jaren is duurzaamheid en met name het reduceren van de CO₂-emissie. De beste manier om de normen te halen, is overschakelen op elektrische wagens. De enorme toename van dat segment stelt de transport- en logistieke ketting voor grote uitdagingen. Daarbij komt de digitalisering die niet alleen onze werkprocessen beïnvloedt maar vooral de markten: binnen nauwelijks enkele jaren zal 25% van de wagens via het internet verkocht worden met rechtstreekse levering zonder dealer.”

Nieuw businessmodel

Transport en logistiek zitten kort tegen een kantelmoment waarop verschillende belangen samenlopen voor echte verandering. “20% van de wereldbevolking weet zich bedreigd door veranderende levensomstandigheden: 680 miljoen mensen in de lage kuststreken en eenzelfde aantal in hoge en arctische gebieden. Het is dus economisch en commercieel noodzakelijk om iets aan de klimaatopwarming te doen”, benadrukte keynotespeaker Peter Weiss, voormalig supplychain coördinator bij Chrysler.

“De hele wereld kijkt naar China omdat daar de eerste verlaging van de CO2-normen gepland staat en omdat het land door zijn omvang een interessant schaaleffect zal tonen. Maar ook in Europa daalt volgend jaar al de norm voor de gemiddelde CO2 uitstoot van 120 naar 95 gram per kilometer, met fikse boetes voor de constructeurs als ze dat niet halen. Bijvoorbeeld Volkswagen noemt e-mobility de enige weg om dat snel genoeg te bereiken. Als je de CO2-taksen en boetes in rekening brengt, zal volgens Volkswagen tussen 2020 en 2025 al het kantelpunt in kosten bereikt worden. De constructeurs evolueren dus heel snel naar een nieuw businessmodel.”

Chinezen kopen BMW's online

Ook in de verkoop maakt een nieuw model opgang, met logistieke consequentie. “Steeds meer mensen kopen hun wagen online, zonder dealer. Koploper is China, goed voor 47% van de globale online verkoopmarkt, waaronder heel wat auto's: vorig jaar meer dan een miljoen auto's. Bijvoorbeeld op het verkoopplatform Alibaba gaan BMW en Maserati vlot van de hand”, zegt Weiss. “In de VS werd het digitale platform Costco op een mum van tijd de grootste autoverkoper. De initiatiefnemers hebben goed begrepen dat meer dan de helft van de consumenten niet van bezoeken aan autohandelaars houdt. Costco verkocht met transparante informatie en vaste prijzen vorig jaar 650.000 wagens.”

Dichter bij huis [stuntte Tesla vorige maand](#) door drieduizend kopers uit te nodigen om hun wagen in de haven van Amsterdam op te halen. Zomaar op de kade, zonder tussenkomst van een dealer. “Gaat de logistieke sector afwachten tot het te laat is of zullen jullie zelf het heft in handen nemen? Wie kent er meer van logistiek dan jullie?”, besloot Weiss met een retorische vraag.

Auto rijdt niet zelf naar klant

De logistieke behandelaars zullen steeds nodig blijven. “Want ondanks alle dromen over autonome voertuigen, zal geen enkele wagen zelf naar de klant rijden”, stelt Bernhard Mattes, voorzitter van het Verband der Automobilindustrie (VDA). Deze topman van de Duitse constructeurs verwacht van het autonoom rijden alleen heil voor korte stukjes en in bepaalde omgevingen. Dit kan een groot verschil maken op terminals waar je een betrouwbare 5G-connectie kunt installeren en waar nauwelijks onvoorspelbare risico's zijn in vergelijking met de openbare weg. “Bovendien biedt gebundeld transport talrijke voordelen voor de milieuvoorwaarden, de congestie van de wegen en kwaliteitscontrole. Door het gaandeweg verminderen van de dealers als laatste schakel naar de klant, liggen er voor de logistieke sector nog meer kansen in de eindcontrole, het aanbrengen van accessoires en personaliseren van voertuigen.”

Op de 'koer' valt grote winst te boeken met doorgedreven digitalisering, zegt Stefan Doch, managing director van dienstverlener aan de logistieke sector ITCL. “Op basis van verzamelde data, kun je artificiële intelligentie loslaten op het beheer van het terrein en het transport. Niet alleen de administratie wordt daardoor sneller, ook beschikbare ruimte en tijdsvensters voorspellen, wordt veel beter. In een recent project verhoogde de kwaliteit van de voorspelde aankomsttijden van 68 naar 86%.”

Wegtransport 50% goedkoper

De digitalisering plaatst zelfs het klassieke model van hub & spoke in vraag, zegt Lars Eiermann, vicepresident engineering bij vrachtwagenbouwer MAN. “Dat model vraagt grote investeringen in warehousing in de hubs en vereist dat goederen steeds via de hubs passeren. Door je op basis van data beter te organiseren, zou je heel veel vrachten rechtstreeks naar de klant kunnen brengen. Het online-consumentenmodel stuurt de industrie in deze richting. Automatisering betekent de disrupitie van het logistieke systeem.”

Hij verwacht op termijn ook een economische doorbraak van autonoom vrachtvervoer. “Stel je voor: een constante stroom goederen aan 20 tot 25 km/uur. Niet snel maar continu, waardoor het vergelijkbaar is met de huidige doorlooptijd van het verkeer. Door het uitschakelen van chauffeurs en verbrandingsmotoren kan dit tegen 2040 de transportkosten met 50% reduceren.”

De dood van diesel

We hoeven niet zo ver te kijken. “2020 wordt een transitiejaar”, countert Christoph Stürmer, global lead analyst van PwC Autofacts, de recente berichten dat de Europese autoconstructeurs een terugval naderen. “Sinds 2009 is de verkoop van nieuwe wagens wereldwijd met de helft toegenomen dus is een adempauze niet erg. Bovendien zijn er in Europa geen fundamentele economische problemen: de werkloosheidsgraad is stabiel en de rente staat laag. De onzekerheden die de kleine groeivertraging veroorzaken, zijn niet te wijten aan de vraagmarkt maar aan de kant van het aanbod. De grote constructeurs hebben gewacht om een elektrisch gamma uit te werken, dat ze vanaf 2020 voluit op de markt brengen.”

De Europese constructeurs bouwen ook steeds meer fabrieken in de rest van de wereld. “Zij verplaatsen hun productie naar dicht bij de lokale markten. Ook dat zal een impact hebben op het Europese transport en de logistiek. Sowieso is er wel één constante: de elektrische aandrijving wordt de dood van diesel.”

Roel Jacobus