

Autologistiek houdt in 202

Overschakeling naar elektrisch wagenpark verandert het busines

2020 wordt een scharnierjaar voor de logistieke behandelaars van wegvoertuigen. Om aan de wereldwijd strengere normen voor CO2-uitstoot te voldoen, verhogen de grote constructeurs massaal hun aandeel elektrische wagens. Hierdoor veranderden tegelijk de producten, processen, afzetmarkten en aanvoerlijnen. Bovendien is er de impact van digitalisering en de klimaatnormen op de eigen operaties.

ROEL JACOBUS

De Europese autoconstructeurs kondigen voor 2020 een terugval in hun verkoop aan. Door de overschakeling naar elektrisch rijden zouden enerzijds minder consumenten geneigd zijn om nog

klassieke brandstofwagens aan te kopen en anderzijds zijn de elektrische wagens duur voor de gemiddelde portemonnee. De constructeurs hebben weinig andere keuze dan elektrische wagens aan te bieden. Dit is de meest haalbare manier om de strengere normen voor CO2-uit-

stoot te halen. In haar milieuschema legt de Europese Unie – op straffe van miljardenboetes – de constructeurs op om vanaf 2020 de gemiddelde uitstoot van de nieuw verkochte wagens te verlagen van 120 naar 95 gram per kilometer. De komende decennia wordt dit plafond verder verlaagd.

(Foto Roel Jacobus)





0 een jaar lang de adem in

smodel

Is Europa daarmee heiliger dan de paus? Neen, want de CO₂-uitstoot wordt wereldwijd aan banden gelegd, met op kop de rigoureuze Chinezen. Naargelang de bron is de eerste jaren sprake van een verschuiving naar gemiddeld 30% elektrificatie van het wagenpark. Deze fundamentele verandering van het product en de bijhorende processen plaatst ook de logistieke dienstverleners voor aanpassingen. Daarom trok de redactie van Flows met bijzondere aandacht naar het congres van de Europese vereniging van voertuigenbehandelaars ECG in Berlijn.

TRANSITIEJAAR

“2020 wordt voor de autoconstructeurs een transitiejaar. Gelukkig wordt het slechts een korte groeivertraging”, zegt Christoph Stürmer, global lead analyst van PwC Autofacts. “Sinds 2009 nam de verkoop van nieuwe wagens wereldwijd met de helft toe. Even een adempauze is niet dus zo 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 dus alleen te wijten aan het aanbod. Alle grote constructeurs brengen vanaf 2020 voluit een elektrisch gamma op de markt. Wanneer de markt zich daaraan heeft aangepast, verwachten we weer groei. Sowieso is er één constante: de elektrische aandrijving wordt de dood van diesel.”

Stürmer verwacht wel een daling in de trafiek van nieuwe wagens uit Europa naar de rest van de wereld. “De Europese con-

structeurs verplaatsen steeds meer hun productie naar andere continenten, dichtbij de lokale markten.”

CHINA ZET DE TOON

In het zog van de autosector, komen het gespecialiseerd

Weiss, voormalig supplychaincoördinator bij Chrysler. “Op Europees niveau noemt bijvoorbeeld Volkswagen e-mobility als de enige weg om snel genoeg de normen te bereiken. Het zal van de constructeurs in het begin zeer grote investeringen kosten om naar een nieuw businessmodel te evolue-

“De elektrische aandrijving wordt de dood van diesel” (Christoph Stürmer)

transport en logistiek mee op een kruispunt. “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”, zegt Peter

ren. Toch verwacht Volkswagen al uiterlijk 2025 het kantelpunt van de kosten te bereiken, rekening houdend met de CO₂-taksen en met de fikse Europese boetes voor de constructeurs als ze de norm niet halen.” ▶

ARTIFICIËLE INTELLIGENTIE VERBETERT TERMINALOPERATIES

Zullen autonome voertuigen straks zélf naar de klant rijden? “Ondanks alle dromen zien we dat niet gebeuren voor het afleveren van nieuwe auto’s via de openbare weg”, zegt Bernhard Mattes, voorzitter van het Verbond van de Duitse Automobielenindustrie (VDA). “Gebundeld transport biedt talrijke voordelen voor de milieuvorwaarden, de verkeerscongestie en de kwaliteitscontrole. Maar autonoom rijden kan wel een groot verschil maken in kleine, risicoloos georganiseerde omgevingen met een betrouwbare 5G-connectie, zoals terminals. Door het gaandeweg schrappen van dealers als laatste schakel naar de klant, liggen er voor de logistieke sector ook meer kansen in de eindcontrole, het personaliseren en aanbrengen van accessoires.”

De terminals hebben ook baat bij digitalisering, zegt Stefan Doch, managing director van dienstverlener aan de logistieke sector ITCL. “Je kunt bijvoorbeeld artificiële intelligentie loslaten op je operationele data. Met het resultaat van die automatische berekeningen versnel je niet alleen de administratie, je kunt er ook beter de beschikbare ruimte en tijdsvensters mee inschatten. In een recent project bijvoorbeeld verhoogde de kwaliteit van de voorspelde aankomsttijden van 68 naar 86%.”



Peter Weiss: "Wie kent meer van logistiek dan jullie? Gaan jullie afwachten tot het te laat is of nemen jullie zelf het heft in handen?"



Wolfgang Göbel: "Binnen enkele jaren wordt 25% van de wagens online verkocht met rechtstreekse levering zonder dealer."



Bernhard Mattes: "Door het gaandeweg schrappen van dealers liggen er voor de logistieke sector nog meer kansen in eindcontrole, accessoires en personaliseren van voertuigen." (Foto's ECG)

ONLINEVERKOOP

Wolfgang Göbel, ECG-voorzitter en chief sales officer van de Duitse autotransportgroep Mosolf, beseft dat transporteurs en behandelaars zich aan dat nieuwe businessmodel moeten aanpassen. "De enorme toename van het segment elektrische wagens stelt de transport- en logistieke ketting voor grote uitdagingen. Daarbij komt ook de digitalisering. Die beïnvloedt niet alleen onze werkprocessen, maar vooral de markten: binnen nauwelijks enkele jaren zal 25% van de wagens via het internet verkocht worden met rechtstreekse levering zonder dealer."

Het is logisch dat ook in dit nieuwe online verkoopmodel China – marktleider met 47% van alle wereldwijd online verkochte producten – de dans leidt. Peter Weiss. "In China werden vorig jaar meer dan een miljoen auto's online verkocht. Op het verkoopplatform Alibaba gaan bijvoorbeeld BMW en Maserati vlot van de hand. In de Verenigde Staten werd het digitale platform Costco op een mum van tijd de grootste autoverkoper met vorig jaar 650.000 wagens. Dit model zonder dealers vraagt een andere logistieke keten."

Dat merkten we in september met Tesla, dat 3.000 Nederlandse kopers uitnodigde om hun nieuwe wagen zelf af te halen in de haven van Amsterdam. Weiss roept de logistieke sector op om tijdig hun dienstverlening te innoveren. "Gaan jullie wachten tot het te laat is of nemen jullie zelf het heft in handen? Wie kent er meer van logistiek dan jullie?" ■

HET EINDE VAN HUB & SPOKE

De digitalisering plaatst zelfs het klassieke distributiemodel van hub & spoke in vraag, zegt Lars Eiermann, vicepresident engineering bij vrachtwagenbouwer MAN. "Het onlineconsumentenmodel stuurt de auto-industrie in de richting van rechtstreekse leveringen aan de klant. Hiermee vermijd je te moeten investeren in dure vierkante meters van hubs."

Eierman verwacht op termijn ook een economische doorbraak van autonoom vrachtvervoer. "Stel je voor dat we de constante stroom goederen aan 20 tot 25 km/uur, zoals nu al in de haven van Rotterdam, kunnen uitbreiden. De winst zit niet in de snelheid, maar in de continuïteit, waardoor je een doorlooptijd haalt die vergelijkbaar is met die in het huidige verkeer. Omdat je geen chauffeur en verbrandingsmotor nodig hebt, kan dit tegen 2040 de transportkosten met 50% reduceren."