

Uitbesteed transport

Data delen tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers

Colofon

Richtlijn 15 - Uitbested transport
Data delen tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers

Carbon Footprint in de Logistiek

Januari 2021

© Connekt

Connekt/Topsector Logistiek

Ezelsveldlaan 59

2611 RV Delft

+31 15 251 65 65

info@connekt.nl

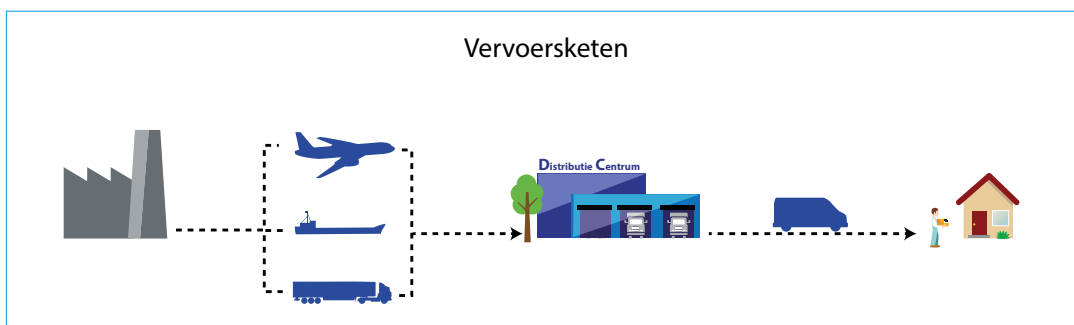
www.connekt.nl

Uitbesteed transport

Data delen tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers

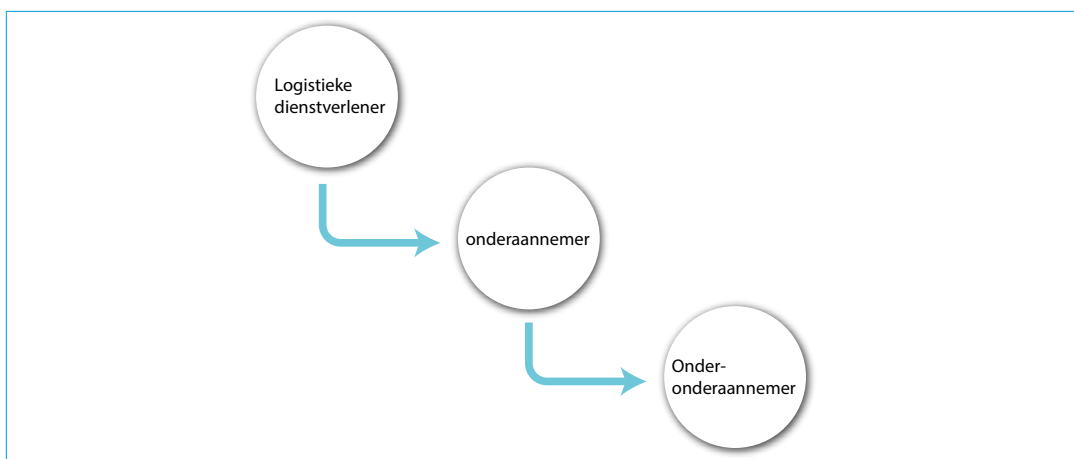
Deze richtlijn gaat in op de veel voorkomende situatie dat een deel van de logistiek uitbesteed wordt.

In de praktijk komt het veel voor dat een verlader een vervoersketen inricht en veel uitbesteed. Een vervoersketen regelt het vervoer van lading tussen productielocaties, warehouses en afnemers, en bestaat uit transport, opslag en overslag.



Soms worden alle onderdelen uitbesteed, soms maar een deel. Soms krijgt een logistiek dienstverlener of een expediteur de regie in handen, soms stuurt de verlader direct de onderdelen aan.

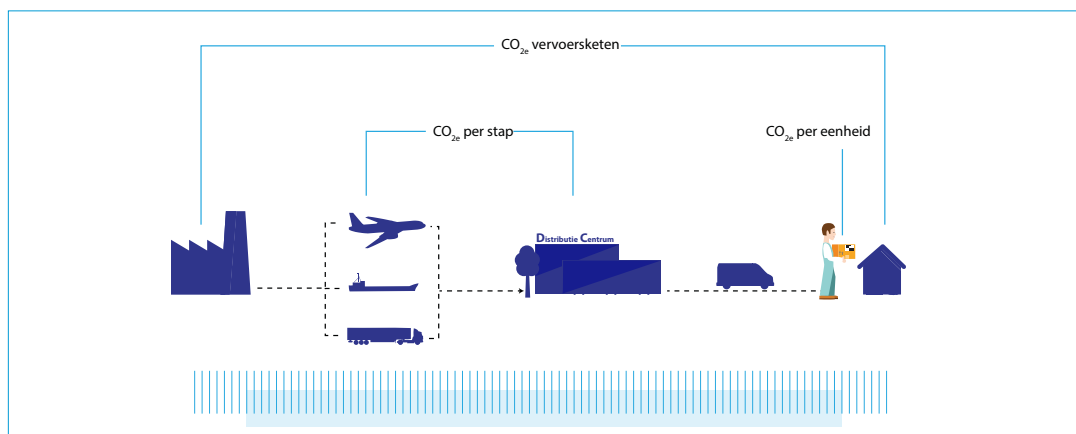
Het komt bovendien voor dat een grote logistiek dienstverlener delen van het pakket weer onderbrengt bij een derde partij (onder-onderaannemer), en dat die derde partij vervolgens ook nog iemand met een transportmiddel inhuurt.



Logistiek is een bijzonder flexibel en adaptief systeem geworden, wat tegen lage kosten, op een aangepaste manier, met korte lead-times lading kan verplaatsen.

CO_{2e}-uitstoot toewijzen aan eigen lading

Voor een verlader is het belangrijk om te meten hoe groot de 'Carbon Footprint' is van de vervoersketen: hoeveel CO_{2e}-uitstoot wordt veroorzaakt per eenheid van lading? En wat draagt elke stap bij? Hoe 'CO_{2e}-effectief' is de vervoersketen?



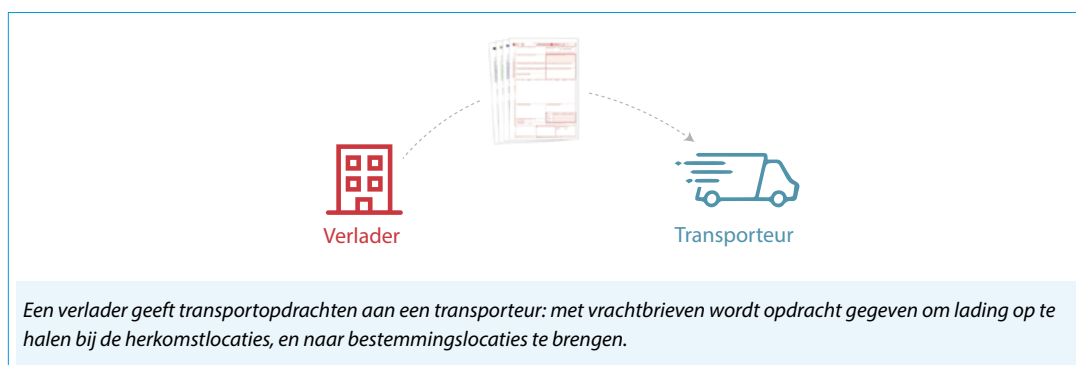
Metten is weten is verbeteren: hoe gedetailleerder die footprint te analyseren is, des te beter kunnen de verbeteracties gepland worden. De verlader heeft daarvoor informatie nodig van de partijen waar het transport (of de opslag en overslag) naartoe uitbesteed is.

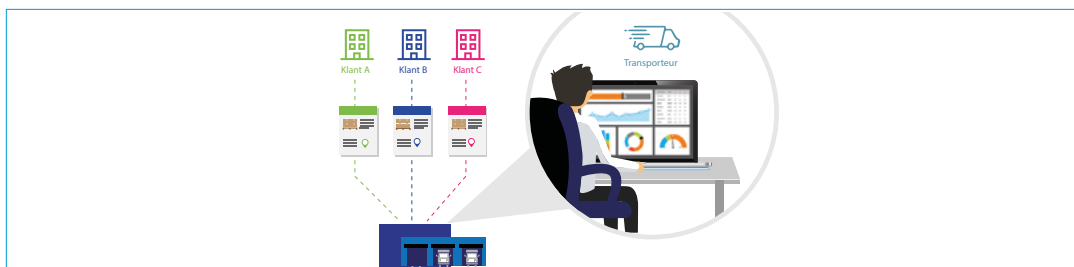
Hoe kan (bijvoorbeeld) een logistiek dienstverlener die lading van meerdere klanten tegelijk vervoert die vraag van zijn klanten om meer informatie invullen? En als die informatie verstrekt wordt, beïnvloedt dat de commerciële relatie, geeft dat extra discussies over prijs?

In het volgende hoofdstuk wordt eerst een eenvoudig voorbeeld uitgewerkt. Daarna wordt ingegaan op de commerciële effecten van het delen van data.

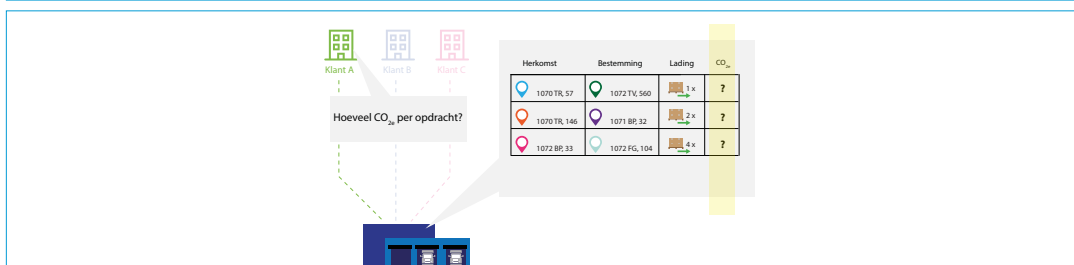
CO_{2e}-informatie delen met een klant

We nemen een heel eenvoudige situatie.

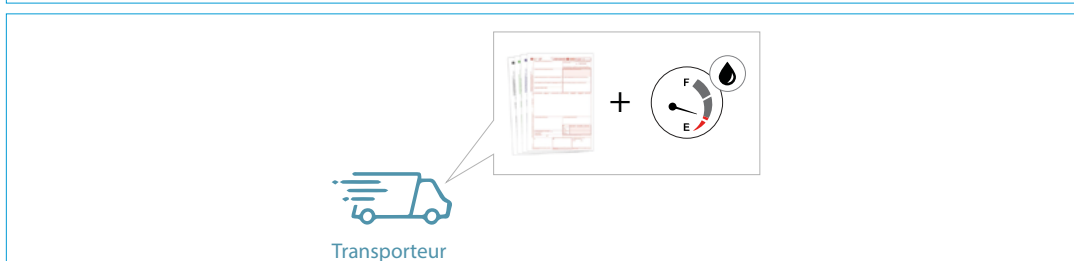




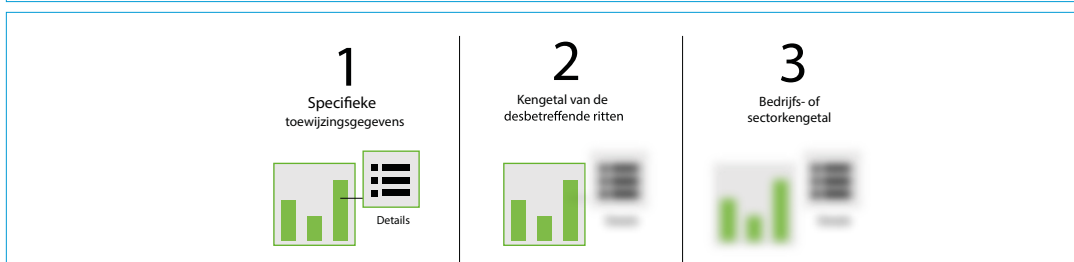
De transporteur combineert opdrachten van meerdere klanten om het materieel zo efficiënt mogelijk in te zetten, en zorgt ervoor dat de opdrachten op tijd uitgevoerd worden.



En nu vraagt de verlader om informatie: per onderdeel van een vrachtbrief, hoeveel CO_{2e}- uitstoot is gepaard gegaan met het transport?



De transporteur weet na de rit zowel de vervoersopdrachten als de hoeveelheid verbruikte brandstof. Dat is alles wat nodig is om de CO_{2e}-uitstoot aan alle opdrachten toe te wijzen.



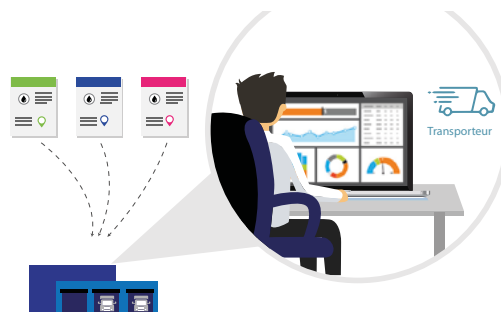
De transporteur kan kiezen op welke manier de vraag van de klant beantwoord wordt:

1. Door de toewijzingsgegevens te kopiëren en door te geven.
2. Door het kengetal voor die ritten door te geven.
3. Door een bedrijfskengetal of een sectorkengetal door te geven. De uitkomst wordt steeds algemener, maar de klant kan er wel mee verder rekenen.

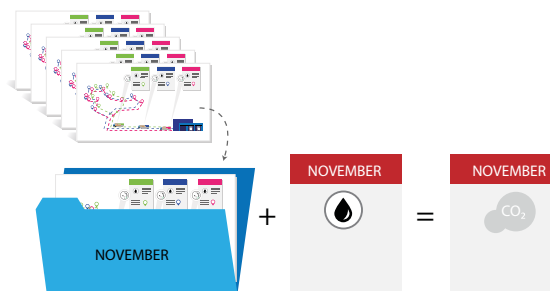
Klant A

1070 TR, 57	1072 TV, 560	1 x	1 x	
1070 TR, 146	1071 BP, 32	1 x		+
1072 BP, 33	1072 FG, 104		1 x	
1070 TR, 57	1070 TR, 57	1 x		+
1070 TR, 146	1070 TR, 146	1 x		+
1072 BP, 33	1072 BP, 33	2 x	3 x	

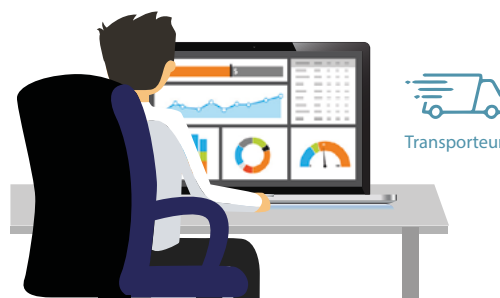
De eerste mogelijkheid is de details van de toewijzingsuitkomst te gebruiken. De transporteur knipt uit het totale toewijzingsoverzicht alleen die regels die betrekking hebben op deze klant, en stuurt die naar de klant toe.



De tweede mogelijkheid is om het kengetal voor die specifieke ritten door te geven. In dit geval worden niet de details gedeeld, maar het kengetal dat bij de toewijzing vanzelf berekend wordt.



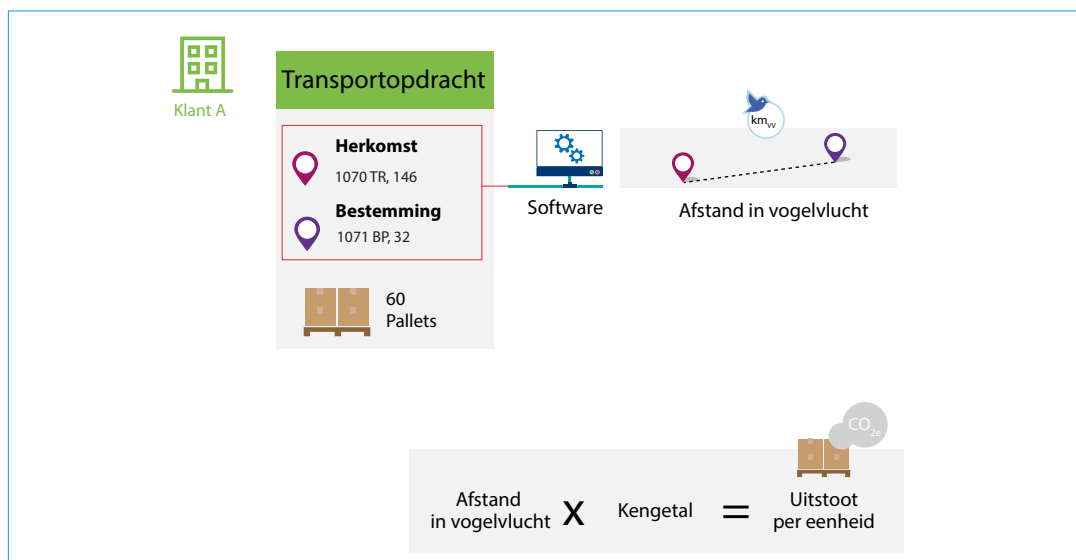
De derde mogelijkheid is een gemiddeld kengetal (van het bedrijf of de sector) door te geven.



Met deze gegevens kan de transporteur zelf ook inzicht krijgen in het gemiddelde van al zijn transportopdrachten. Dat geeft de transporteur een goed inzicht in zijn eigen prestaties. Of de mogelijkheid om zich met conculegas te vergelijken.

Als de transporteur alleen dat kengetal deelt, hoe kan een opdrachtgever toch die toegewezen uitstoot zelf uitrekenen?

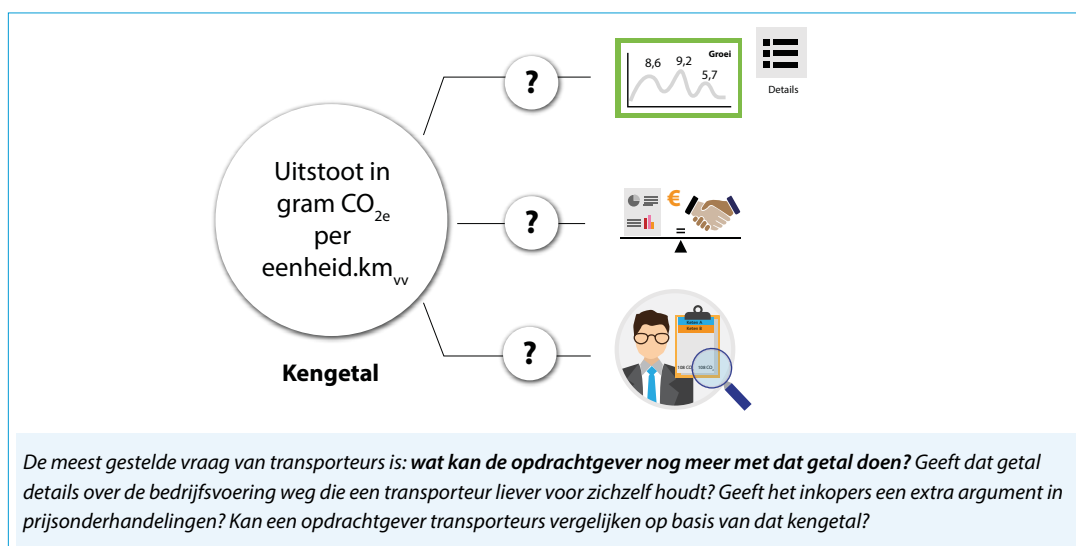
Dat is relatief simpel omdat met dit soort kengetallen (uitstoot/eenheid.kmvv) de route niet van belang is, maar alleen de herkomst en de bestemming, en de hoeveelheid lading. En die gegevens weet de opdrachtgever uit zijn eigen opdrachten.

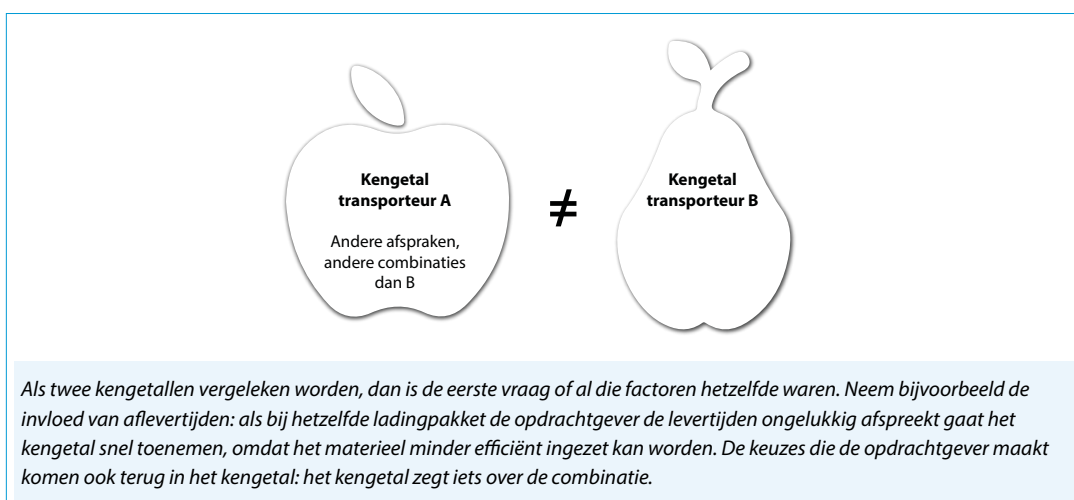
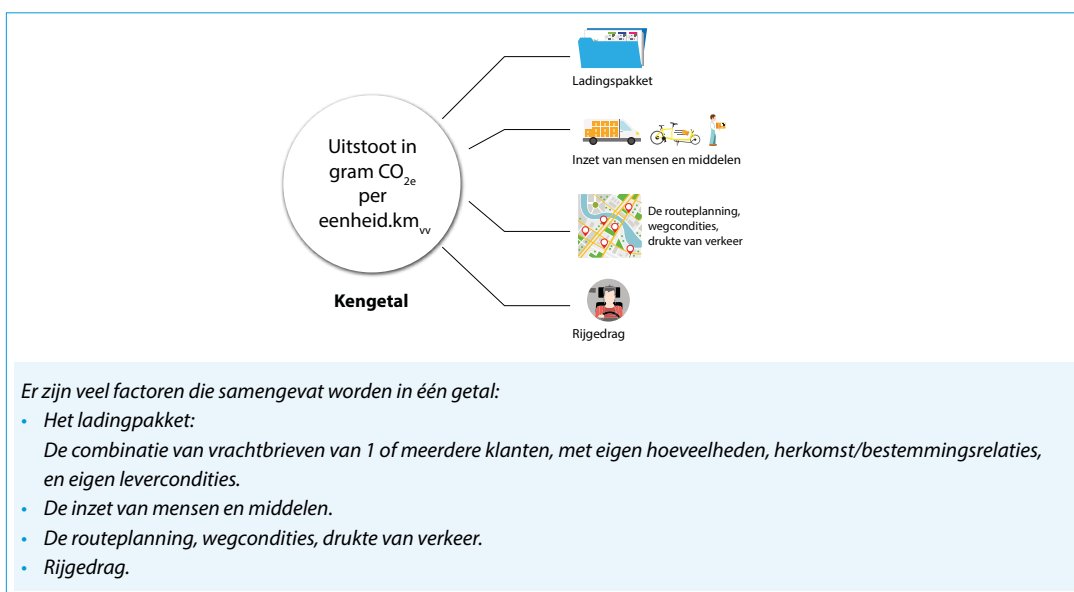
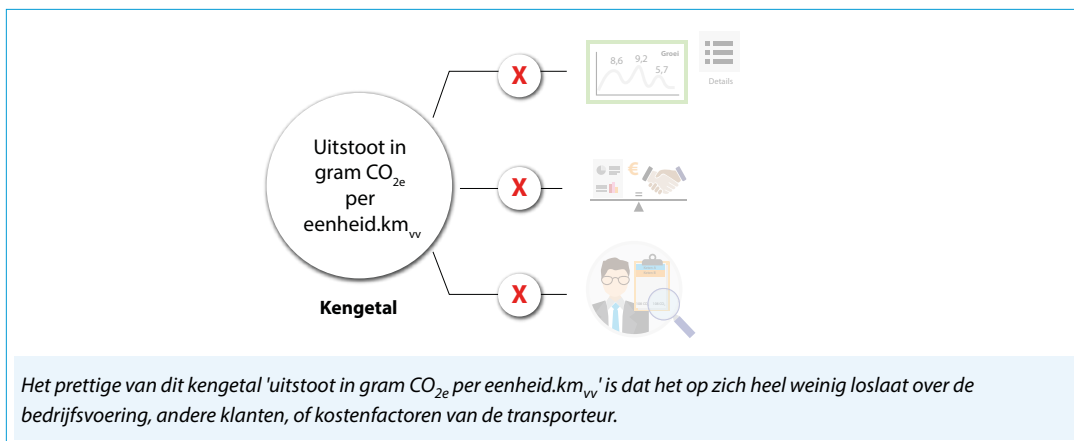


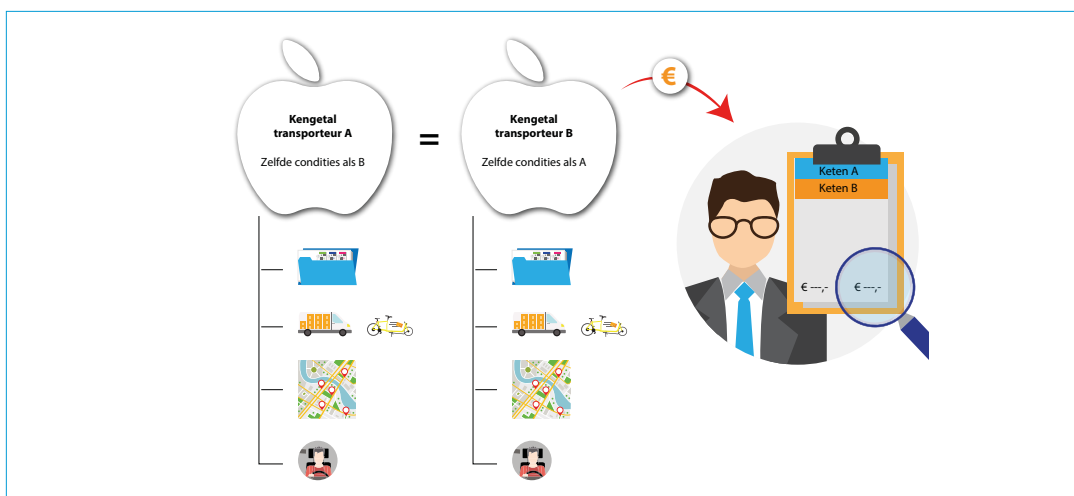
Door de transportopdrachten te nemen (hoeveelheid, herkomst en bestemming), de vogelvluchtafstand te berekenen tussen herkomst en bestemming, en dat te vermenigvuldigen met het gekregen kengetal rolt daar de uitstoot per eenheid makkelijk uit. Het is niet nodig om de route te kennen. Die berekening zal normaal door software uitgevoerd worden. Hoe specifieker het kengetal is, des te nauwkeuriger is het resultaat.

Wat vertelt het kengetal over de details van de bedrijfsvoering van de transporteur?

In het voorgaande is aangetoond dat een opdrachtgever Carbon Footprinting kan doen met enkel een kengetal wat de transporteur hem geeft: 'uitstoot in gram CO_{2e} per eenheid.km_{vv}'.





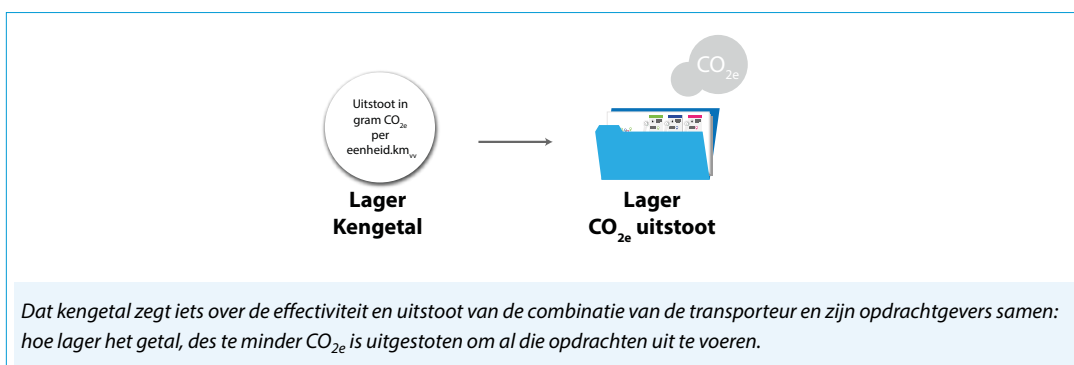


Pas als de ladingpakketten, routes en condities identiek zijn, dan geven twee kengetallen direct een inzicht in de onderlinge verschillen tussen transporteurs. Maar dat zijn uitzonderingen: in dat geval wordt eerder teruggегреpen op prijs om te vergelijken, en niet op deze berekende kengetallen.

In alle andere gevallen zeggen twee verschillende getallen niet of de transporteur met lagere kengetal het 'beter' doet dan het hogere kengetal. Het hangt er helemaal van af.

Offertes en tenders

Als CO_{2e}-uitstoot belangrijk wordt voor opdrachtgevers zal dat meegewogen worden bij het vergelijken van offertes. Als transporteurs regelmatig hun eigen Carbon Footprinting metingen doen van hun eigen bedrijf komt uit die berekening hun eigen kengetal.

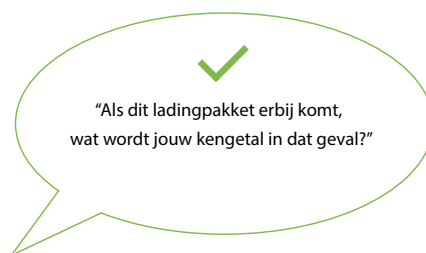


De verkeerde vraag is:



Nu vraagt een nieuwe klant een offerte om een bepaald ladingpakket te vervoeren bij meerdere partijen aan. Resultaten uit het verleden zijn geen garantie voor de toekomst. Het komt helaas in de praktijk nog wel eens voor dat een nieuwe klant erbij nemen een onbalans in het netwerk van de transporteur veroorzaakt. Onbalans betekent meer kilometers met minder of geen lading, met als gevolg dat de gemiddelde uitstoot stijgt. Het kengetal van de transporteur stijgt daardoor, net als de kosten. Het omgekeerde komt ook voor: extra lading haalt onbalans weg en bespaart kosten.

De goede vraag is:



Voor een transporteur die dat wil berekenen werkt Carbon Footprinting net zo goed, maar dan voorspellend. Als met een planningspakket gesimuleerd wordt wat de ritten en verbruiken worden van het bestaande pakket in combinatie met de nieuwe klant, is meteen uit te rekenen wat de carbon footprint wordt. In de praktijk zullen een paar varianten doorgerekend worden door de transporteur. Die zal daarmee zijn kansen inschatten om de order te krijgen, of gaan bedenken wat er mogelijk is om een beter resultaat te krijgen.

Omgekeerd kan het voor een opdrachtgever interessant zijn om eens zijn hele netwerk te bekijken: misschien zijn er nog meer kansen om lege kilometers er uit te halen, onbalans weg te halen, samen met de transporteurs. Carbon Footprinting geeft veel zinnige informatie om concurrerder van te worden.

Carbon Footprint richtlijnen

0. Meten, berekenen, toewijzen en verminderen



1. Toewijzen



2. Lading



3. Herkomst en bestemming



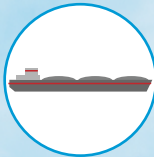
4. Brandstof



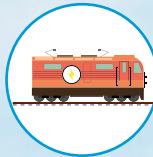
5. Binnenvaart containers



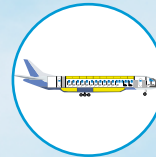
6. Binnenvaart bulk



7. Spoor



8. Luchtvaart



9. Maritiem



10. Overslag



11. Opslag



12. Pakket en post



13. Algemeen transport via de weg



14. Bederfelijk en geconditioneerd



15. Uitbesteed transport



16. Herpositionering en lege kilometers



17. (Inter-)nationale vervoersketens



18. Benchmarks



19. Tussenpersonen



20. Accountants en administrateurs



21. Datakwaliteit



22. De relatie tussen maatschappelijke- en bedrijfsdoelstellingen

