

7 december 2015

Roep om digitale transformatie urgenter

Dat digitalisering, transparantie van gegevens en vernieuwing belangrijk zijn voor logistieke bedrijven om hun toegevoegde waarde te blijven houden wordt al lang geroepen in de sector. Maar de roep wordt urgenter nu meer startups, maar ook gevestigde branchevreemde partijen zich op de transport markt gaan begeven.

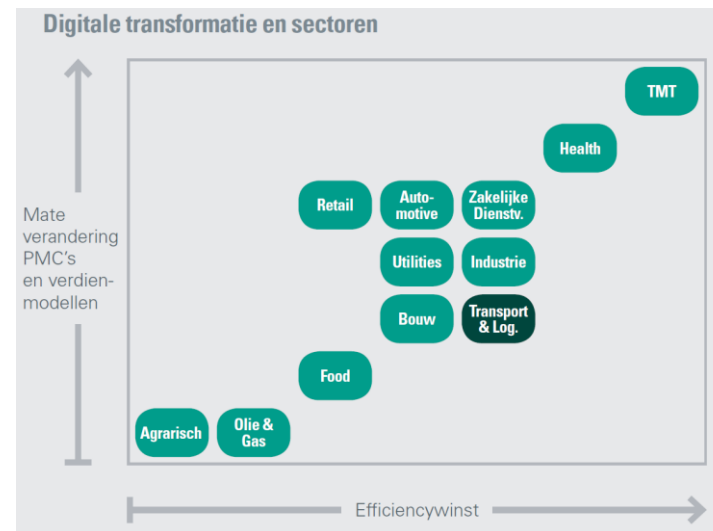
Deze analyse is onderdeel van de reeks digitale transformatie in sectoren. Vorige week werd Digitale transformatie: geen sector ontkomt er aan gepubliceerd. Hierbij werd gekeken waar de verschillende sectoren zich op de digitale transformatie matrix bevinden.

Transport in de middenmoot

De digitale ontwikkelingen zullen in de transportsector meer voor efficiencywinst zorgen dan voor nieuwe productmarkt combinaties. In onderstaande analyse gaan we in op de verschillende digitale initiatieven die kunnen leiden tot efficiëntieslagen of nieuwe productmarkt combinaties.

De sector was er nog niet klaar voor..

In het verleden is gebleken, dat het niet makkelijk is voor nieuwe initiatieven om voet aan



Efficiencywinst: ●●●●●○

Invloed van nieuwe PMC's: ●●●○○○

de grond te krijgen in de transportsector. De hoge hoeveelheid regelgeving, maar ook behoudende transporteurs en verladers vormen obstakels voor grote innovaties. Toch zijn er wel degelijk ondernemers geweest die geprobeerd

hebben de transportsector op te schudden. Zo werd in 2011 de aircargoshop gelanceerd. Een luchtvrachtportal die naar eigen zeggen de tussenkomst van een traditionele expediteur op luchtvaartvracht overbodig maakte. Maar in 2013 werd de stekker uit dit initiatief gehaald: te weinig animo. De markt bleek hier nog niet rijp voor te zijn en liever te vertrouwen op de traditionele expediteur.

.. maar nu wel?

De conservatieve mind set van de logistieksector lijkt sneller te veranderen. Uit een internationale survey onder verladers en logistiek ondernemers blijkt dat 75% van de ondervraagden al gebruik maakt van nieuwe digitale initiatieven op het gebied van marktplaatsen, technologie en deeleconomie. En ook de technische startups die zich op de transportmarkt begeven schieten als paddenstoelen uit de grond. Logistiek is in startup land een hot onderwerp blijkt ook uit het stijgende aantal artikelen dat in de top tech blogs geschreven wordt over dit onderwerp. Daarnaast zorgen populaire concepten als Uber en Airbnb voor bekendheid en vertrouwdheid met digitale transformatie. Ook grote spelers, zoals de haven van Rotterdam zijn actief en zichtbaar bezig met innovatie en digitalisering.

De digitale transformatie van de transportsector voltrekt zich op verschillende onderdelen die kenmerkend zijn voor de sector.

Vraag en aanbod: De marktplaats van...

Aircargo probeerde het in 2011, maar anno 2015 zijn er meerdere startups die vracht en transporteur samenbrengen. De portals zijn veelal gericht op een specifieke modaliteit (zeeschepen) of op een specifieke doelgroep (e-commerce consumenten). Maar er zijn ook initiatieven die de ketenregie op zich nemen en zich niet binden aan een bepaalde modaliteit of doelgroep. Ze bieden naar eigen zeggen een all-in-one logistieke oplossing en blijven daarbij overigens wel gebruik maken van bestaande transportondernemingen. Internationale voorbeelden zijn Shipster of Shyp. Op de Nederlandse markt is ParcelParcel een voorbeeld van een marktplaats voor transportzendingen.

Efficiency of nieuwe productmarkt combinatie?

De groei van het aantal marktplaatsen heeft tot gevolg dat de sector transparanter wordt. Die transparantie kan leiden tot lagere tarieven en een efficiëntere afhandeling van goederen. Het biedt een kans voor de expediteur om de marktplaats aan zijn palet van diensten toe te voegen, maar kan ook een bedreiging vormen doordat nieuwe partijen de bestaande

expediteurs aan de zijlijn laten staan. De diversiteit aan internationale regelgeving en douaneformaliteiten vormt nog een hindernis voor een grensoverschrijdende doorbraak van dergelijke startups. Hierdoor is de potentiële impact op internationaal logistiek niveau nog beperkt.

Transportmiddelen: *Internet of trucks en de deeleconomie*

Op het gebied van transportmiddelen is een hoop aan het veranderen. Uiteraard is de roep om duurzaamheid een belangrijke driver voor innovatie en vernieuwing. Maar daarnaast zijn er verschillende digitale ontwikkelingen die impact zullen hebben op de soort en de hoeveelheid transportmiddelen. Allereerst zorgt het Internet of Things voor een revolutionaire ontwikkeling op het gebied van automotive: de zelfrijdende auto. Tesla heeft in oktober van dit jaar wereldwijd toestemming gekregen om zijn autopilot software over de hele wereld uit te rollen.

Wanneer we zelfrijdende auto's of trucks, zonder chauffeurs, in grote getale op de snelwegen gaan zien blijft gissen. Voorlopig zijn er nog verschillende obstakels die overwonnen moeten worden, voor de zelfrijdende auto een veilig vervoermiddel is. Het Internet of Things zorgt er ook voor dat drones ingezet zouden kunnen worden voor pakketlogistiek. In Duitsland zijn vorig jaar door DHL drones

ingezet voor pakketbezorging op de Waddeneilanden. Maar niet alleen de fysieke transportmiddelen zijn aan het veranderen. De deeleconomie inspireert vele startups om actief te worden in de transportsector. De initiatieven zijn erop gericht om bedrijven materieel te laten delen of verhuren. Dit zorgt ervoor dat onbenut materieel alsnog geld kan opleveren. Een voorbeeld hiervan is Floop2. Deze deelmarktplaats richt zich niet uitsluitend op transportmiddelen, maar trekt het breder door naar alle bedrijfsmaterialen en -diensten.

Efficiency of nieuwe productmarkt combinatie?

De ontwikkelingen op het gebied van transportmiddelen zijn vooral gericht op efficiëntie. Goederen worden nog steeds vervoerd en transportmiddelen zijn nog steeds nodig. Door de middelen te delen en in verre mate te automatiseren kan efficiënter worden gewerkt. Wel zal het impact hebben op het personeelsbestand van ondernemingen, die gekwalificeerd personeel nodig zullen hebben.

Last mile delivery: *De Uber van ...*

Op het gebied van last mile delivery is er veel beweging. Startups, maar ook kapitaalkrachtige bestaande partijen, zoals Amazon en Google begeven zich op de markt van pakketbezorging. Dat is niet zo gek. E-commerce is al groot, maar de verwachting voor het komende jaar is dat

deze markt verder zal groeien. Werden er in de eerste helft van 2010 nog 40 miljoen artikelen online gekocht, vijf jaar later is dit aantal met 60% toegenomen. Niet alleen meer mensen maken gebruik van e-commerce, ze bestellen ook meer soorten goederen via internet, zoals levensmiddelen en medicijnen. Het gemak en het grote aanbod bieden veel mogelijkheden voor e-commerce en dus ook voor pakketbezorging. Daar springen verschillende startups op in, die een bedreiging kunnen vormen voor de reguliere pakketbezorgers. Voorbeelden zijn UberRUSH, Redjepakketje, Pickthisup of Trunkrs. En de lijst van startups is langer. Maar niet alleen startups begeven zich op deze markt. Branchevreemde partijen zoals Google Express of Amazon doen hetzelfde. Door de distributie van de pakketten in eigen hand te nemen hebben ze meer invloed op de snelheid van levering. In de VS heeft Amazon een same-day- delivery service.

Efficiency of nieuwe productmarkt combinatie?

Een aantal van de genoemde voorbeelden vormt nieuwe productmarkt combinaties, die een bedreiging kunnen vormen voor de bestaande partijen. Zo maakt Uberrush, maar ook Trunkrs gebruik van consumenten om de pakketten te bezorgen. Maar de grootste bedreiging voor pakketbezorgers lijkt toch uit de hoek van de grote ondernemingen te komen die besluiten

hun logistiek niet meer uit te besteden, maar in eigen hand te nemen. De digitale ontwikkeling in verband met e-commerce hebben hier dus al voor een transformatie gezorgd. Een transformatie die zich de komende jaren verder zal ontwikkelen.

Vrachtstromen: 3D printing

Vrachtvolumes zijn veelal afhankelijk van conjuncturele bewegingen, maar ook van meer structurele ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld offshoring of nearshoring. Digitale ontwikkelingen op het gebied van vrachtstromen vinden plaats op twee fronten. Allereerst is er steeds meer data beschikbaar over waar de goederen zich bevinden, wat er vervoerd wordt en waar de knelpunten zich bevinden. Dit is data die gebruikt kan worden om de onderneming te besturen, klanten te informeren of om vrachtstromen efficiënter in te richten. Of in combinatie met [Open Data](#) tot nieuwe inzichten kan leiden. De andere ontwikkeling heeft te maken met 3D printen. 3D printen is een techniek die al dertig jaar bestaat, maar de laatste jaren een vlucht heeft genomen. Het tempo waarmee de techniek verbeterd wordt en waarmee er nieuwe toepassingen bedacht worden ligt hoog. Vooralsnog wordt 3D printen vooral gebruikt in het maken van (reserve)onderdelen die eenvoudig te maken zijn en waarbij de oplage beperkt moet zijn. Massaproductie heeft voorlopig nog een

behoorlijke kostenvoorsprong op 3D. Maar de 3Dprinter kan voor steeds gecompliceerdere goederen gebruikt worden. En ook de snelheid waarmee producten geprint kunnen worden neemt toe. De ontwikkeling van 3D printen is nu vooral voelbaar binnen B2B 3D printing. Maar de situatie waarbij alle huishoudens zelf een eigen of gedeelde 3D printer hebben, die allerlei goederen kan printen klinkt misschien nog futuristisch maar is niet meer ondenkbaar.

Efficiency of nieuwe productmarkt combinatie?

De mogelijkheden van (Open/Big) Data zijn enorm en het ontdekken van de toepassingen ervan staat nog in de kinderschoenen. De informatie die hieruit voortvloeit is voor veel partijen in de logistieke keten interessant. Omdat het toegevoegde waarde kan leveren naar klanten en efficiëntie voordelen op kan leveren. 3D printen kan een bedreiging vormen voor bestaande partijen. Als reserve onderdelen geprint kunnen worden, zullen opslagbedrijven minder volumes te verwerken krijgen. Een aantal logistieke bedrijven springt hier al op in door zich het 3D printen eigen te maken. Daarnaast kan 3D printen invloed hebben op de goederenstromen. Nog steeds zullen er goederen vervoerd moeten worden, alleen de aard van de goederen zal veranderen.

Volg ons ook op Twitter: [@ABNAMROeconomen](https://twitter.com/ABNAMROeconomen)

Disclaimer

© Copyright 2015 ABN AMRO Bank N.V. and affiliated companies ("ABN AMRO").

Dit document is samengesteld door ABN AMRO. Het heeft uitsluitend als doel om financiële en algemene informatie te verstrekken over de energiemarkt. ABN AMRO behoudt zich alle rechten voor met betrekking tot de informatie in het document en het document wordt uitsluitend aan u verstrekt voor uw informatie. Het is niet toegestaan dit document (geheel of deels) te kopiëren, distribueren, door te geven aan een derde of om het voor enig ander doel te gebruiken dan hier boven bedoeld. Dit document is informatief bedoeld en vormt geen aanbieding van effecten aan het publiek, of een uitnodiging om een aanbod te doen.

U mag niet om welke reden dan ook vertrouwen op de informatie, meningen, beramingen, en aannames in dit document noch dat het compleet, accuraat of juist is. Er wordt geen garantie gegeven, uitdrukkelijk of stilzwijgend, door of uit naam van ABN AMRO, haar directeurs, functionarissen, vertegenwoordigers, gelieerde partijen, groepsmaatschappijen of werknemers met betrekking tot de juistheid of volledigheid van de informatie in dit document, en geen enkele aansprakelijkheid wordt geaccepteerd voor enig verlies als direct of indirect gevolg van het gebruik van deze informatie. De opvattingen en meningen opgenomen hierin kunnen op enig moment aan verandering onderhevig zijn en ABN AMRO heeft geen enkele verplichting om de informatie in dit document na de datum hiervan te herzien.

Voordat u in enig product van ABN AMRO investeert, dient u zich te informeren over de verschillende financiële en andere risico's, alsmede mogelijke beperkingen voor u en uw investeringen als gevolg van toepasselijke wetgeving en regels. Indien u, na lezing van dit document, overweegt een investering te doen in een product, raadt ABN AMRO aan om een dergelijke investering met uw relatie manager of persoonlijke adviseur te bespreken om nader te bezien of het relevante product – met inachtneming van alle mogelijke risico's – past bij uw investeringen. De waarde van beleggingen kan fluctueren. In het verleden behaalde resultaten bieden geen garanties voor de toekomst. ABN AMRO behoudt zich het recht voor wijzigingen in dit materiaal aan te brengen.

Alle rechten voorbehouden