

Juni 2015

Themabericht Transport en Logistiek



Aanpakken verborgen brandstofkosten

Van technische maatregelen naar tactisch sturen



Colofon

Auteurs

Ir. M.R.J. Kindt	Panteia
Drs. A. van den Engel	Panteia
S.J. van der Meulen	Panteia

Redactie

mr. M.C. Bode	ING
G.J.J. Breij	DKV

ING Sectormanagement

mr. M.C. Bode	06 54227730
---------------	-------------

DKV Euro Service Benelux

G.J.J. Breij	0252 345667
--------------	-------------

Opmaak

Panteia

Druk

Reproservice ING

Disclaimer

De informatie in dit rapport geeft de persoonlijke mening weer van de analist(en) en geen enkel deel van de beloning van de analist(en) was, is, of zal direct of indirect gerelateerd zijn aan het opnemen van specifieke aanbevelingen of meningen in dit rapport. De analisten die aan deze publicatie hebben bijgedragen voldoen allen aan de vereisten zoals gesteld door hun nationale toezichhouders aan de uitoefening van hun vak. Deze publicatie is opgesteld namens ING Bank N.V., gevestigd te Amsterdam en DKV Euro Service Benelux v.o.f., gevestigd te Noordwijkerhout en slechts bedoeld ter informatie van hun cliënten. ING Bank N.V. is onderdeel van ING Groep N.V. Deze publicatie is geen beleggingsaanbeveling noch een aanbieding of uitnodiging tot koop of verkoop van enig financieel instrument. ING Bank N.V. en DKV Euro Service Benelux v.o.f. betrekken hun informatie van betrouwbaar geachte bronnen en hebben alle mogelijke zorg betracht om er voor te zorgen dat ten tijde van de publicatie de informatie waarop zij hun visie in dit rapport hebben gebaseerd niet onjuist of misleidend is. ING Bank N.V. en DKV Euro Service Benelux v.o.f. geven geen garantie dat de door hun gebruikte informatie accuraat of compleet is. De informatie in dit rapport kan gewijzigd worden zonder enige vorm van aankondiging. ING Bank N.V. en DKV Euro Service Benelux v.o.f. noch één of meer van hun directeurs of werknemers aanvaarden enige aansprakelijkheid voor enig direct of indirect verlies of schade voortkomend uit het gebruik van (de inhoud van) deze publicatie alsmede voor druk- en zetfouten in deze publicatie. Auteursrecht en rechten ter bescherming van gegevensbestanden zijn van toepassing op deze publicatie. Overneming van gegevens uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron wordt vermeld. In Nederland is ING Bank N.V. geregistreerd bij en staat onder toezicht van De Nederlandsche Bank en de Autoriteit Financiële Markten.

Inhoudsopgave

VOORWOORD	4
1 Verborgen brandstofkosten onderbelicht	5
2 Impact van verborgen brandstofkosten	7
3 Actie ondernemen; sturen op details	14
ONDERZOEK	16

Voorwoord

Brandstofkosten staan al vele jaren hoog op de agenda van transportondernemingen. Niet alleen vanwege het feit dat dit één van de grootste kostenposten binnen transportondernemingen is, maar ook vanwege de steeds competitievere markt. Marges staan onder druk en aanpassingen in de bedrijfsvoering én denkwijze zijn noodzakelijk om als onderneming de komende jaren te blijven groeien en winstgevend te zijn.

DKV Euro Service Benelux en ING sectormanagement Transport hebben daarom het initiatief genomen voor een rapportage waarin brandstofkosten centraal staan. Het doel is kennis en informatie te bieden die direct meerwaarde geven aan de ondernemingsresultaten van hun klanten. ING en DKV hebben niet enkel een rapport willen maken, maar daar ook een praktische tool aan toe willen voegen die direct inzage geeft in de mogelijkheden voor elk individueel bedrijf. Dit past in de 5 business principles die DKV hanteert richting de transportmarkt en waarbij de principle “kosten besparing” als belangrijke pijler wordt beschouwd. En het past bij de ambitie van ING om klanten verder te helpen bij hun bedrijfsvoering met sectorspecifieke kennis en kunde.

In het rapport dat voor u ligt, vindt u een aantal interessante praktijkvoorbeelden hoe u als transportonderneming kunt besparen op (verborgen) brandstofkosten. Zowel aan de chauffeurszijde als aan de managementzijde zijn hoge voordeelpercentages te behalen die uiteindelijk als bedrijfsresultaat terugvloeien in uw onderneming. Het doel van dit rapport is u bewust te maken van de vele mogelijkheden die er zijn en daarnaast uw eigen onderneming te screenen aan de hand van de praktijkvoorbeelden en cases die worden aangereikt.

Onze dank gaat uit naar de auteurs Ir. M.R.J. Kindt, Drs. A. van den Engel en S.J. van der Meulen van Panteia voor de waardevolle inhoud van dit rapport en de heldere analyses.

Wij wensen alle ondernemers goede zaken en vooral veel support middels dit rapport, een rapport dat met veel enthousiasme voor u als ondernemer is gemaakt.



Machiel Bode
Sectormanager Transport & Logistiek
ING Retail Business Bank

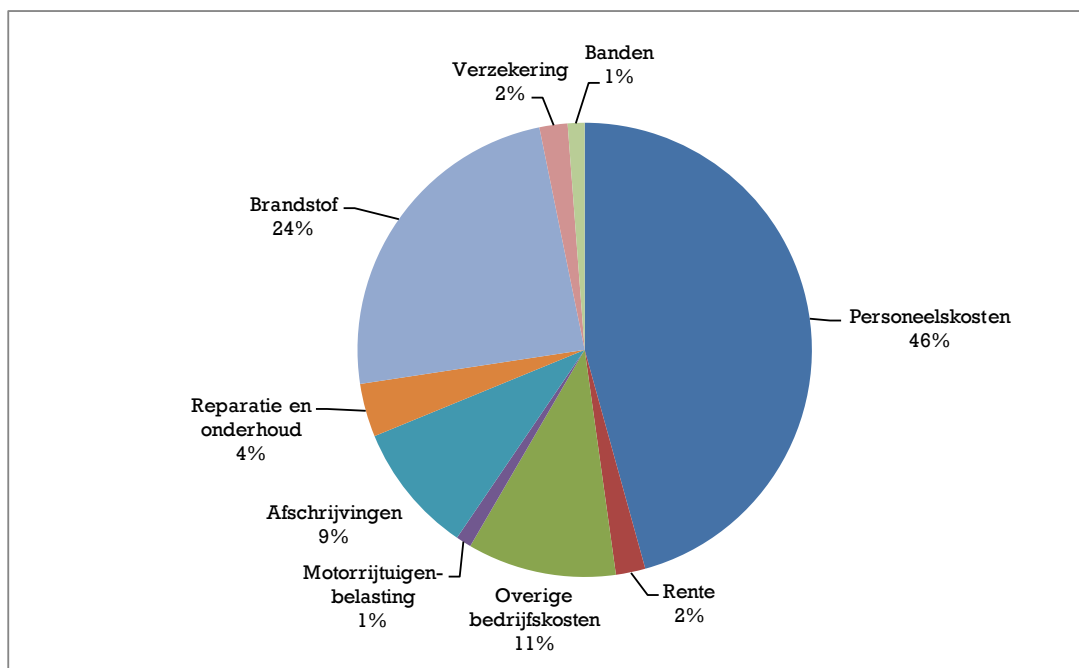


Gertjan Breij
Managing director
DKV Euro Service Benelux

1 Verborgen brandstofkosten onderbelicht

Door de toenemende concurrentie en hiermee de druk op winstmarges is het voor transportondernemers cruciaal scherp te sturen op toegevoegde waarde. In een krappe markt is omzetverhoging echter lastig te realiseren. Vandaar dat naast het verbeteren van de omzet ook sterk moet worden ingezet op kostenreductie. Het besparen op mobiliteitskosten en met name brandstofkosten is zeer interessant, omdat deze na personeelskosten de belangrijkste kostensoort in transport betreffen. In het grensoverschrijdend vervoer komt bijna een kwart van de totale kosten voor rekening van brandstof (zie figuur 1.1).

figuur 1.1 Aandelen kostensoorten in het grensoverschrijdend vervoer (2014)



Bron: Panteia

Ook vanuit de duurzaamheidsgedachte is besparen op brandstof belangrijk, om zodoende de CO₂-uitstoot terug te dringen en aan te sluiten bij de politieke en maatschappelijke doelstellingen.

Sinds het begin van de economische crisis, inmiddels ruim 6 jaar geleden, hebben transportondernemers al veel maatregelen genomen om de brandstofkosten te reduceren. En niet alleen in deze periode, ook in de jaren voorafgaand aan de economische crisis stond brandstofbesparing hoog op de agenda. Immers iedere euro besparing komt rechtstreeks ten gunste van het rendement.

Er zijn verschillende maatregelen te benoemen, waarop transportondernemers kunnen inzetten ter reductie van het brandstofverbruik:

1. Maatregelen met betrekking tot het voertuig
2. Maatregelen met betrekking tot de chauffeur
3. ICT & brandstofmanagement

1. Maatregelen met betrekking tot het voertuig

Brandstofbesparende maatregelen met betrekking tot het voertuig zijn bijvoorbeeld het reduceren van de rolweerstand, door andere banden of aerodynamische toepassing die de luchtweerstand verlagen. Maar ook het begrenzen van het voertuig op bijvoorbeeld 80 km/u is zo'n maatregel. Het rijden met voertuigen op alternatieve brandstoffen is niet direct een middel om het brandstofverbruik te verlagen, maar wel om de luchtverontreiniging of CO₂-uitstoot te verminderen.

2. Maatregelen met betrekking tot de chauffeur

Een programma dat enkele jaren geleden is geïntroduceerd, is 'het Nieuwe Rijden' dat chauffeurs stimuleert bewuster om te gaan met brandstofverbruik en dit zodoende terug te dringen. Inmiddels bieden ook truckleveranciers trainingsprogramma's aan om het gedrag van de chauffeur nog meer energiebewust te maken. Motormanagement speelt in deze trainingsprogramma's een centrale rol. Ook het aanspreken van het rijgedrag van een chauffeur door een chauffeurscoach, wanneer hij bijvoorbeeld zijn vrachtauto onnodig lang stationair heeft laten draaien, valt onder maatregelen met betrekking tot de chauffeur.

3. ICT & brandstofmanagement

Het monitoren van het brandstofverbruik en hierop actief sturen beperkt het brandstofverbruik. Maar ook slimme meters in het voertuig die tijdens de rit feedback geven op de rijprestaties van de chauffeur dragen bij of de juiste bandenspanning in de gaten houden.

Wist u dat:

- preventie- en trainingsprogramma's het brandstofverbruik tot 20% en schades tot 30% kunnen doen afnemen;
- een vrachtwagen in topconditie (met een regelmatig onderhoud) het brandstofverbruik tot wel 10% kan laten dalen;
- speciaal ontwikkelde spoilers, fenders en side-skirts tot 10% brandstofbesparing kunnen realiseren;
- banden die geoptimaliseerd zijn voor reductie van het brandstofverbruik, de zogenaamde lage rolweerstand banden, een besparing tot wel 4% op het brandstofverbruik kunnen opleveren zonder dat er extra investeringskosten tegenover staan;
- een meerderheid van de chauffeurs met een te lage bandenspanning rijdt. Door te rijden met de juiste bandenspanning valt tot 3% brandstof te besparen en wordt de levensduur van een band tot wel 25% verlengd;
- ongeveer 20% van de opleggers rondrijdt met verkeerd afgestelde uitlijning. Goed uitgelijnde trailers kunnen tot 10% brandstof besparen en verlengen de levensduur van de band tot wel 20%;
- een verlaging van de maximumsnelheid van de snelheidsbegrenzer (naar 80 km/u) tot 7% brandstofreductie kan leiden.

Van techniek naar tactiek

Met deze (technische) maatregelen is substantiële brandstofbesparing te realiseren. De meeste van deze maatregelen zijn bekend bij transportondernemers en hierop wordt dan ook actief ingezet. Toch zijn er nog altijd maatregelen te beschrijven die minder bekend zijn bij het grote publiek, maar grote impact hebben. Het betreffen de "**verborgen brandstofkosten**". Het gaat hierbij dus niet alleen om de werkelijke brandstofbesparing, maar juist ook om **beperking** van de brandstofkosten. Een ondernemer die volop bezig is met brandstofbesparing, maar niet stuurt op de brandstofkosten doet zichzelf te kort, immers hij behaalt simpelweg minder rendement uit zijn activiteiten. In dit themabericht wordt op dit – veelal nog onderbelichte – onderwerp aan de hand van verschillende cases dieper ingegaan.

2 Impact van verborgen brandstofkosten

Wat zijn verborgen kosten?

Zoals in het vorige hoofdstuk beschreven is kostenbeheersing essentieel om in een krappe markt winstgevend te kunnen zijn. Een veelal onderbelicht aspect van kostenbeheersing betreft de 'verborgene kosten'.

Verborgene kosten zijn kosten waarmee geen rekening wordt gehouden bij (management)beslissingen, alsook kosten die optreden zonder dat het transportbedrijf zich hiervan bewust is of die categorisch worden onderschat. **Transportondernemers die zich bewust zijn van verborgen kosten kunnen eenvoudiger kostenbesparingen in de eigen organisatie identificeren en realiseren.**

Verborgene brandstofkosten

Verborgene brandstofkosten betreffen de verborgen kosten die optreden bij gebruik, verbruik en inkoop van brandstof of door externe factoren. Bij gebruik gaat het om de prestaties van de chauffeur. Een chauffeur die onnodig lang de vrachtauto stationair laat draaien, gebruikt brandstof zonder dat daar nuttige activiteiten tegenover staan. Het gaat hierbij dus vaak om het ingesleten gedrag en het bewust zijn van bepaald gedrag.

Voorbeeld van verborgen brandstofkosten; optimale tankhoeveelheid

Wist u dat elke onnodige kilogram gewicht in een vrachtauto actief in het binnenlandse wagenladingenvervoer ongeveer €10,- extra kost?¹

Als een chauffeur elke dag aan het eind van zijn rit zijn vrachtauto volledig aftankt (tankvolume 600 liter) terwijl hij iedere dag slechts de helft van zijn tank gebruikt, dan kost dit (meesjouwen van het overbodige gewicht van de diesel) de ondernemer jaarlijks zo'n €2500 per voertuig.² Dat is bijna 2% van de totale kosten van het voertuig.

Reken eens uit wat de optimale tankhoeveelheid is. Zoals uit bovenstaand voorbeeld is gebleken, is het niet altijd voordeliger – gezien het extra te vervoeren gewicht en de mogelijk hogere brandstofprijzen – een vrachtauto onderweg helemaal vol te gooien. Neem een voorbeeld aan de Formule 1, waar raceauto's niet per definitie worden volgegooid, maar waar de optimale hoeveelheid wordt getankt.

Bij verbruik gaat het om de prestatie van de vrachtauto. Zuinige vrachtauto's blijken bijvoorbeeld door hun inzet bij ongunstige omstandigheden, niet zo zuinig als van tevoren gedacht. Gevolg is dat de transportondernemer meer geld moet uitgeven aan brandstof, dan hij had begroot. Ook goed onderhoud, bijvoorbeeld het op peil houden en tijdig vervangen van olie heeft effect op het brandstofverbruik. In vrachtvoertuigen worden in toenemende mate elektronische apparaten, zoals navigatiesystemen gebruikt. Veelal bewijzen dit soort systemen hun waarde – zeker als het voertuigverliesuren hiermee worden beperkt – maar er wordt nog wel eens vergeten dat elk actief apparaat tot hogere brandstofkosten leidt. Vergelijkbare effecten doen zich voor bij het gebruik van de airco en een telefoonoplader. Bewust omgaan met dit soort systemen reduceert kosten.

Wist u dat continu gebruik maken van airconditioning ongeveer €2500 euro per jaar kost?³

¹ Uitgangspunten: 90.000 km per jaar en energieverbruik over de weg is 1 kWh/tonkm.

² 300 liter * 0,84 (soortelijk gewicht diesel) * €10,- ≈ €2500

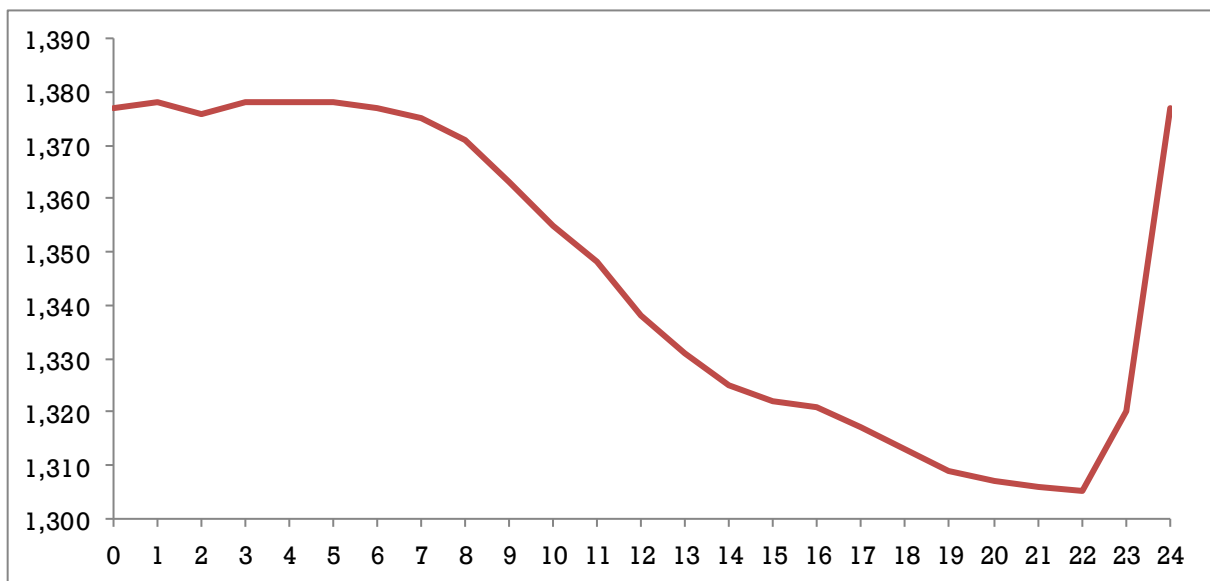
³ Uitgangspunten: verbruik airconditioning 1 liter diesel per uur

Bij inkoop valt te denken aan tactische keuze, te late of verkeerde levering die tot procesverstoring leidt, administratiekosten, toeslagen en afleverkosten.

Antwoord op de volgende vragen geeft **tactisch** inzicht, waardoor op deze verborgen brandstofkosten bij inkoop kan worden ingezet:

- Wanneer kun je het beste brandstof inkopen?
- Wat is de optimale hoeveelheid brandstof om aan te schaffen, zodat de voordelen van aanschaf van grote hoeveelheden (korting) opwegen tegen de nadelen (opslag van de brandstof en gemiste rente)?
- Wat is het optimale tankmoment (zie figuur 2.1)?

figuur 2.1 Ontwikkeling brandstofprijs over de dag in Duitsland



Bron: DKV

- Wat is de optimale tankhoeveelheid; tank altijd volledig volgooien of juist tanken naar behoefte?
- Komt de inspanning tot besparing op de inkoop van brandstof overeen met het gebruik ervan?
- Sluit het netwerk van de brandstofleverancier dicht genoeg aan bij de door de transportondernemer gemaakte routes?
- Wat is de benodigde tijdsduur voor het tanken (wachtijd, high speed pompen)?
- Wie (chauffeur, planner of ondernemer) bepaalt waar een vrachtauto wordt volgegooid?
- Wat is de beweegreden voor de chauffeur (lage kosten, goed op de route, leuke kassière) om bij de desbetreffende pomp te tanken?
- Welk land geeft bij grensoverschrijdend vervoer het beste inkoopvoordeel (zie praktijkvoorbeeld 1)?

Praktijkvoorbeeld 1: Vergelijking tanken in Luxemburg en België

Veel chauffeurs tanken in Luxemburg omdat de brandstofprijs zo lekker laag lijkt. Maar als een complete vergelijking wordt gemaakt waarbij rekening wordt gehouden met de terug te vorderen BTW, korting en accijns, is het dan nog wel zo verstandig om in Luxemburg in plaats van in België te tanken?

	België	Vershil	Luxemburg
Lijstprijs inclusief BTW	€ 1,2970	€ -0,2060	€ 1,0910
Brandstofprijs per liter exclusief BTW	€ 1,0761	€ -0,1343	€ 0,9418
Brandstofprijs per liter inclusief korting	€ 0,9561	€ -0,0443	€ 0,9118
Netto prijs per liter (inclusief accijnsvoordeel)	€ 0,8798	€ 0,0320	€ 0,9118

Uit dit praktijkvoorbeeld blijkt dat tanken in België uiteindelijk voordeliger is dan in Luxemburg!*

* In het praktijkvoorbeeld zijn realistische, maar marktconforme kortingen gebruikt. Beide berekeningen zijn op basis van tanken langs de snelweg. Beide landen hanteren officiële lijstprijs-methodiek. Er is geen rekening gehouden met mogelijke wachttijden aan de snelweg (vooral in Luxemburg). Hierdoor zou het verschil mogelijk nog hoger kunnen uitvallen.

Het gaat niet om beantwoording van deze vragen, maar om de methodiek hoe hierover moet worden nagedacht en om bewustwording te creëren. Als wordt onderkend dat er “verborgen brandstofkosten” zijn, kan hierop worden ingezet. Een besparing tot 10%⁴ is mogelijk.

⁴ Panteia op basis van marktconsultatie

Externe factoren

Externe factoren zijn factoren buiten de directe invloedssfeer van de transportondernemer, maar kunnen wel tot extra brandstofkosten leiden. Bijvoorbeeld omrijden als gevolg van een wegafsluiting is hiervan een voorbeeld (zie praktijkvoorbeeld 2).

Praktijkvoorbeeld 2: Kosten omrijden als gevolg van wegwerkzaamheden

Uitgangspunten

- Aan de op- en afrit Rijksweg vinden werkzaamheden plaats
- Tijdsduur van werkzaamheden: half jaar
- Omrijd afstand per vrachtauto: 8 km
- Wagenpark: 50 vrachtauto's
- Transportbedrijf actief in binnenlandse distributievervoer
- Elke vrachtauto krijgt er dagelijks één keer mee te maken
- Kosten per km voor trekker-oplegger in distributievervoer = €1,84

Inleiding

Waar wegen liggen, zal eens in de zoveel tijd (grootschalig) onderhoud nodig zijn.

Wegwerkzaamheden zijn aan de orde van de dag en ondanks dat ze regelmatig tot vertraging leiden, zijn de kosten voor een willekeurige transportondernemer veelal beperkt. Maar wat nu als door wegwerkzaamheden de voor een transportbedrijf belangrijkste op- en afrit tot de Rijksweg een half jaar wordt gesloten. Alle 50 vrachtauto's van deze transportondernemer moeten hierdoor dagelijks 8 kilometer omrijden. Zijn de kosten dan nog steeds beperkt?

Berekening

Half jaar = 182 dagen. Op zondag wordt niet gereden, dus 156 werkbare dagen

Totaal aantal omrijdkilometers in half jaar = $8 * 50 * 156 = 62.400$

Totale kosten = $62.400 * €1,84 = €114.816,-$

Conclusie

Door wegwerkzaamheden heeft de ondernemer in een halfjaar tijd een extra kostenpost van bijna €115.000,-.

Ritniveau versus bedrijfsniveau

De verborgen brandstofkosten spelen op twee vlakken; op operationeel niveau (ook wel ritniveau genoemd) en op bedrijfsniveau.

Op operationeel niveau gaat het om de keuzes en het gedrag dat een chauffeur of planner maakt. Hij kiest er bijvoorbeeld voor om de airco aan te doen of de snelste route in plaats van de kortste route te nemen (zie praktijkvoorbeeld 3).

Praktijkvoorbeeld 3: Kortste versus snelste route

Uitgangspunten

- Transportbedrijf actief in zeecontainervervoer
- Kosten per km voor trekker-opleggerchassis = €1,38. Kosten per uur €57,20
- Kortste route: 100 km, tijdsduur 90 minuten
- Snelste route: 110 km, tijdsduur 85 minuten

Inleiding

Navigatiesystemen laten chauffeurs kiezen tussen kortste of snelste route, waarbij veelal de snelste route voorkeur heeft. Maar is dat financieel gezien wel zo slim?

Berekening

Kostenvoordeel voor de kortste route: $(110 \text{ km} - 100 \text{ km}) * 1,38 = €13,80$

Kostenvoordeel voor de snelste route: $(90 \text{ minuten} - 85)/60 * 57,20 = €4,77$

Conclusie

In dit voorbeeld is de kortste route financieel gezien het beste om te kiezen.

Op bedrijfsniveau is de ondernemer verantwoordelijk. Hij onderzoekt bijvoorbeeld de gevolgen van een tijdelijke wegafsluiting voor zijn bedrijf en probeert op basis van deze kostengegevens invloed uit te oefenen op de politiek.

Ook een tactische bedrijfskeuze waar het beste brandstof kan worden afgenomen, zoals lokaal in plaats van langs snelweg tanken, kan hieronder worden geschaard (zie praktijkvoorbeeld 4).

Praktijkvoorbeeld 4: Tanken langs snelweg of lokaal

Uitgangspunten

- Transportbedrijf actief in internationaal vervoer
- Wagenpark van 45 vrachtauto's
- Kosten per uur voor trekker-oplegger = €69,97
- Tanken langs snelweg 3,5 cent duurder
- Extra benodigde tijd voor tanken af-snelweg: 45 minuten
- 83 tankingen per jaar per voertuig
- Gemiddeld tankvolume 900 liter

Inleiding

Een internationaal transportbedrijf tankt meestal bewust met al haar voertuigen lokaal in Luxemburg omdat dit de laagste brandstofprijs per liter geeft. Echter de snelweg verlaten en lokaal tanken kost meer tijd. Wat zou het transportbedrijf jaarlijks kunnen besparen als ze er voor kiest de duurdere brandstof langs de snelweg te tanken?

Berekening

Kostenbesparing lokaal tanken = $45 \text{ minuten} / 60 * 69,97 = €52,48$

Kostenvoordeel lokaal tanken = $3,5 \text{ cent} * 900 \text{ liter} = €31,50$

Extra kosten door lokaal tanken per tankbeurt = €20,98

Totale extra kosten voor wagenpark per jaar = $€20,98 * 83 * 45 = €78.360$

Dat is ongeveer **2,5% besparing** ten opzichte van de netto dieselprijs in Luxemburg.

Conclusie

Door niet te kiezen voor de laagste prijs, maar voor de efficiëntste manier van tanken heeft de transportondernemer jaarlijks een besparing van €78.360 gerealiseerd.

Grote impact verborgen brandstofkosten op rendement

Een kostenvoordeel van enkele tientallen euro's bij de juiste keuze op operationeel niveau, bijvoorbeeld het kiezen van de kortste in plaats van de snelste route, lijkt beperkt, maar als bedacht wordt dat een vrachtauto dagelijks ongeveer €600,- moet opbrengen kan die relatief beperkte kostenbesparing net het verschil maken tussen een rendabele of onrendabele rit. Het gaat er hierbij om hoe vaak zo'n situatie zich voordoet.

Bij grote wagenparken en activiteiten die ook nog eens dagelijks plaatsvinden, loopt het kostenvoordeel al snel op.

Bij de volgende keuzes spelen 'verborgen brandstofkosten' een rol:

- Tanken in Luxemburg of in een ander land (accijnzen, korting, brutoprijs)?
- Langs snelweg tanken of elders?
- Wel of niet omrijden voor tanken?
- Tanken bij favoriete tankstation met extra wachttijd of elders?
- 's Ochtends of later op de dag tanken in Duitsland?
- Tank volgooien of andere tankhoeveelheid kiezen?
- Gezien accijnsteruggave in welk land tanken?
- Snelste of kortste route nemen?
- Door file of omrijden?
- Voertuig naar thuis rijden of ergens onderweg parkeren?
- Sluit brandstofnetwerk aan op de transportroutes?
- Is dekking van brandstofleveranciers voldoende per regio of land?
- Welke leverancier is initieel geïnteresseerd in het gezamenlijk verlagen van de brandstofkosten

Panteia heeft een rekentool ontwikkeld waarmee de verborgen brandstofkosten voor individuele bedrijven in specifieke cases inzichtelijk gemaakt kunnen worden. Deze tool is te vinden op het blog van DKV via www.dkv-benelux.com. Zie ook bijlage 1.

Ook op bedrijfsniveau kunnen ontwikkelingen, zoals een wegafsluiting dichtbij de thuisbasis waardoor dagelijks veel vrachtauto's moeten omrijden, spelen die van grote invloed zijn op het bedrijf. In de huidige tijd met beperkte marges is een lastenverzwaring van ruim een ton als gevolg van de wegwerkzaamheden niet zo maar terugverdiend.

Belangrijk voor een ondernemer is om zich te realiseren dat deze 'verborgen kosten' een grote impact, tot wel 10% brandstofkosten⁵, hebben op het rendement van het bedrijf.

⁵ Panteia op basis van marktconsultatie

3 Actie ondernemen; sturen op details

Door vernieuwing en verdere professionalisering is de lat van ondernemerschap steeds hoger komen te liggen. De huidige economische situatie heeft dit alleen maar verder versterkt. Dit vraagt van transportondernemers een maximaal inzicht in maatregelen die kunnen bijdragen aan rendementsverbetering. Alleen sturen op de dagelijkse operatie, zoals het optimaliseren van de ritplanning en de bezettingsgraad, is al lang niet meer voldoende. Immers de verborgen kosten, die een behoorlijke impact kunnen hebben op het rendement van een onderneming, mogen niet worden vergeten. Dit vraagt van transportbedrijven dat ze **'dichter op de bal zitten'** en zodoende **de details kennen**.

Ongeveer 85% van de ondernemers is zich niet bewust van de verborgen brandstofkosten!⁶

Ondanks dat veel bedrijven al intensief bezig zijn met reductie van het brandstofverbruik, valt er nog altijd meer geld te besparen door actief in te zetten op beperking van de (verborgen) brandstofkosten.

Nog geen 10% van de ondernemers houdt zich intensief bezig met reductie van de verborgen brandstofkosten.⁶

Datamanagement nodig!

Transportbedrijven die de signalen over verborgen (brandstof)kosten onvoldoende waarnemen, merken de impact hiervan op het rendement niet op. Deze bedrijven zullen er dus voor moeten zorgen dat ze de signalen ook gaan opvangen. Dit vraagt niet direct nieuwe investeringen.

Een transportondernemer vandaag de dag heeft veel meer informatie dan pakweg tien jaar geleden. In dit digitale tijdperk wordt al zoveel data vastgelegd, dat de benodigde gegevens waarschijnlijk al lang worden geregistreerd. Kunst is om de juiste gegevens te vinden en hieruit de informatie te trekken, die nodig is. Een overzichtelijk dashboard waarbij het brandstofverbruik per kilometer, de brandstofkosten per kilometer en de brandstofkosten per omzet worden getoond, kan hierbij ondersteuning bieden.



Brandstofkosten per kilometer



Brandstofverbruik per kilometer



Brandstofkosten per omzet

⁶ Panteia op basis van marktconsultatie

Juiste tactische keuzes maken

Door de details te kennen is het maken van de juiste tactische keuzes ook eenvoudiger. Zonder inzicht in de details, kan een ondernemer makkelijk worden verleid door ogenschijnlijke kostenvoordelen, die in de praktijk vaak tegenvallen. Goedkoop tanken bijvoorbeeld hoeft niet altijd lonend te zijn. Als hiervoor moet worden omgerekend of extra wachttijd nodig is, wordt het kostenvoordeel snel te niet gedaan.

Wist u dat 1% brandstofbesparing direct leidt tot 0,25 procentpunt rendementsverbetering!

Dat betekent voor een transportbedrijf met een bedrijfsgrootte van 10 voertuigen een gemiddelde rendementsverbetering van ongeveer 3.600 euro en bij een bedrijfsgrootte van 50 voertuigen zelfs 18.000 euro.

Inspelen op verborgen brandstofkosten loont!

Door in te spelen op verborgen brandstofkosten, bijvoorbeeld door slim te tanken kunnen direct kosten worden bespaard. Als ondernemer moet je dan wel weten wat er speelt en wat het kost om hierop actief te sturen. Een ondernemer die veel tijd en geld besteed aan (technische) brandstofbesparende maatregelen, maar niet de juiste tactische keuzes maakt om de totale brandstofkosten te beperken, laat geld liggen.

Ondernemers kunnen tot 10% besparen op hun brandstofkosten door actief hierop te sturen.⁷

Inkoop en rijgedrag in overeenstemming brengen

Veel ondernemers zijn actief bezig met het terugdringen van de brandstofkosten door intensief in te zetten op inkoop van brandstof. Veel tijd en energie wordt bijvoorbeeld gestopt in een verlaging van aankooprijks met een tiende cent. Dit moeten ondernemers ook altijd blijven doen, maar het valt moeilijk te rijmen als dat voordeel te niet wordt gedaan door verkeerde keuzes van een chauffeur of onzuinig rijgedrag. Met alleen slim inkopen ben je er nog niet!

Onverwachte ontwikkelingen die leiden tot extra (verborgen) kosten worden vaak als ondernemersrisico gezien. Echter door inhoudelijke verdieping en actief sturen is dit risico te beperken.

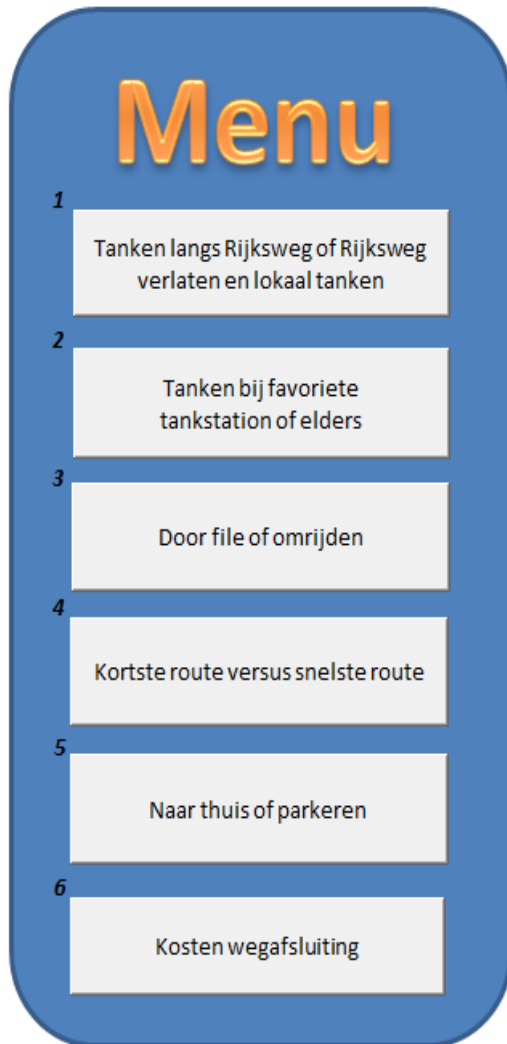
Ter afsluiting

Uit dit themabericht valt op te maken dat er nog altijd onbekende gebieden zijn, waar winst valt te behalen. Door de details van de brandstofkosten te kennen en hierop actief te sturen is rendementsverbetering mogelijk. En het blijft niet alleen bij financieel voordeel. Ook het milieu en de gehele maatschappij zijn hiermee gediend. Wat weer een positief effect op het imago van het bedrijf heeft!

⁷ Panteia op basis van marktconsultatie

BIJLAGE I Startmenu brandstofcalculatiemodel

Het brandstofcalculatiemodel is een door Panteia ontwikkelde interactieve excel-applicatie, waarmee de gebruiker het verborgen brandstofverbruik van zijn vrachtvoertuig in bepaalde praktijksituaties kan berekenen. Hieronder is een afbeelding van het startmenu opgenomen. De tool is te vinden op het DKV-blog (www.dkv-benelux.com).



1: Tanken langs de rijksweg of de rijksweg verlaten en lokaal tanken

Iedere chauffeur heeft er wel eens mee te maken. Je bent lekker onderweg op de Rijksweg en dan begint het lampje van de brandstofmeter te branden. Je weet dat tanken langs de Rijksweg relatief duur is. Maar de Rijksweg verlaten kost meer tijd, wat is verstandig vanuit financieel oogpunt?

2: Tanken bij favoriete tankstations of elders

Veel chauffeurs tanken bij hun favoriete tankstation omdat de brandstof daar zo goedkoop is. Gevolg is dat er altijd lange wachtrijen zijn. Vaak moet hier voor worden omgereden en is bij lange wachttijden het voordeel nog wel zo groot.

3: Door de file of omrijden

Files zijn één van de grootste ergenissen voor iedere chauffeur. Als er mogelijkheden zijn om files te vermijden door om te rijden zijn veel chauffeurs daar toe geneigd. Maar is dat financieel gezien wel zo verstandig.

4: Kortste versus snelste route

Navigatiesystemen laten je kiezen tussen de kortste of de snelste route. Iedereen is geneigd te denken dat de kortste route ook wel de goedkoopste zal zijn, omdat er minder kilometers worden gereden. Maar is dat wel altijd zo. Een snelste route heeft namelijk als voordeel dat er minder tijd nodig is voor uitvoering daarvan en dat levert ook kostenvoordeel op.

5: Naar huis of parkeren

Chauffeurs voor wie de werkdag er bijna op zit zullen de keuze moeten maken om terug te rijden naar de thuisbasis/standplaats of hun vrachtwagen dichtbij op een (beveiligde) parkeerplaats te zetten. Voordeel om de vrachtauto op een parkeerplaats te zetten is de mogelijke winst in afstand omdat er niet naar de verder gelegen thuisbasis hoeft te worden teruggedreden. Nadeel is dat de chauffeur vanaf de parkeerplaats naar huis moet komen en mogelijk zijn er ook parkeerkosten.

6: Kosten wegafsluiting

Dat een wegafsluiting geld kost als je daarvoor moet omrijden weet iedereen. Maar wat kost het een transportondernemer als sprake is van een langdurige wegafsluiting, bijvoorbeeld voor de bouw van een nieuwe rotonde vlak voor het transportbedrijf is.

ONDERZOEK

Het onderzoek is verricht door:

Panteia

Begeleidingsgroep

M.C. Bode

ING

G.J.J. Breij

DKV



Meer informatie

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

ING

Mr. M.C. Bode

06 54227730

machiel.bode@ing.nl

DKV

G.J.J. Breij

0252 345667

gertjan.breij@dkv-euroservice.com

Panteia

Ir. M.R.J. Kindt of S.J. van der Meulen

079 3222415 of 079 3222351

m.kindt@panteia.nl of s.van.der.meulen@panteia.nl