

TRANSPORTBESPARING VEREIST HISTORISCHE DATA EN ANALYSES

Het analyseren van transportgerelateerde data krijgt steeds meer handvatten in de vorm van softwaretools. Hoe bruikbaar is de voorspellende waarde van die data en hoe groot zijn de potentiële besparingen?

De toenemende druk op vervoerders om te voldoen aan klantisen en stipte aanlevermomenten, gecombineerd met brandstofkosten en chauffeurslonen, zorgt voor een steeds snellere adoptie van IT-tools. Ondernemers die logistiek bedrijven, zien er het ultieme middel in om prestaties te verbeteren. Neem de boordcomputer. Die reduceert niet alleen het aantal telefoongesprekken, maar voorziet de backoffice vooral van data. Deze kan daarmee slimmer plannen en klanten realtime op de hoogte houden van ETA's.

Een boordcomputer of smartphone is inmiddels standaard, maar slechts een aanzet tot het verbeteren van efficiency en service naar klanten. Dit geldt ook voor een TMS. Maar klanten, zowel zakelijke als consumenten, zijn veeleisender geworden en dus adopteren vervoerders in toenemende mate geavanceerde planning-, analyse- en nu ook forecastingtools.

Interessante besparingen

Het vergaren van steeds meer data heeft een hoge vlucht genomen. Maar wat te doen met deze data? Voor Asparuh Koev, CEO van het jonge bedrijf Transmetrics is het antwoord simpel: "Er liggen nog hele interessante besparingen voor vervoerders in de sector wanneer zij big data omarmen en op basis van de juiste analyses goede voorspellingen

weten te maken. Het goed benutten van de capaciteit van vrachtauto's, in combinatie met het efficiënter plannen van ritten, kan leiden tot een verdubbeling van de nettowinst van transporteurs."

Bij het uitvoeren van ritten waarbij een terugkerende structuur te herkennen is, is volgens de CEO een besparing te behalen van 5 tot 10 procent. Ook Edwin de Jong, head of Analytics Technology bij Quintiq, voorziet dat LDV'ers in toenemende mate in big data duiken. "De behoefte aan continue realtime optimalisatie van transportplanningen neemt toe. Dit vereist wel het gebruik maken van historische data.

Deze data, niet alleen rijtijden maar ook de variatie in rijtijden, zijn in combinatie met een geavanceerd planningsysteem te gebruiken om diverse potentiële scenario's te berekenen."

Optimalisatietools

Dat vervoerders proberen om vrachtauto's beter te benutten, is begrijpelijk. Uit data van het World Economic Forum blijkt dat zelfs het volume van 'volle' vrachtauto's nog slechts voor 57 procent wordt benut. Koev legt graag uit waartoe het systeem, dat hij samen met twee businesspartners en Belgische investeerders ontwikkelde, in staat is. "Er zijn twee soorten optimalisatietools. Met het ene type kun je verbeteren op basis van historische

data, met de andere tools kunnen bedrijven betere voorspellingen doen. Met Transmetrics bedienen we klanten die willen voorspellen." Volgens Koev is er nog een wereld te winnen aan efficiency, omdat het overgrote deel van de logistieke bedrijven niet precies weet wat eraan komt aan orders en bijbehorende vervoerscapaciteit. Ze bestellen drie voertuigen voor een volgende dag, terwijl er maar twee nodig zijn. De data waarmee bedrijven hun capaciteitsbehoefte kunnen voorspellen hoeft niet van een andere planeet te komen. Transport- en factuurdata volstaan. Wel dienen deze accuraat te zijn.

Voet aan de grond krijgen bij bedrijven is ook voor Transmetrics niet eenvoudig. Bij DHL deed het een pilot. DPD Bulgarije is een van de eerste betalende klanten, maar er vinden gesprekken plaats met DPD-vestigingen in andere landen, en met enkele LDV'ers. "De transportwereld is wat con-

sen te verbeteren, maar er zijn bij veel ondernemers nog wel stappen te zetten voor ze zover zijn. De Jong sluit daarop aan door wederom het belang van historische data te benadrukken. "Er is een schat aan kennis in verstopt die is te gebruiken voor het verbeteren van de nauwkeurigheid van de rijtijd en de benodigde tijd op een locatie. Analyseer die data, maak vergelijkingen. En vervolgens kun je overstappen op voorspellende analyses. Ten slotte is er dan de stap waarbij je nog geavanceerder kunt gaan analyseren, met als doel om gerichte efficiencydoelen te behalen."

Kant omschrijft het streven naar verbeteringen eveneens als een spel waarbij routing en dispatching de dagelijkse basis vormen en waarbij planners vervolgens ook vergelijkingen moeten maken tussen wat ze hebben gepland en wat er is gerealiseerd. "Vergelijk je die uitkomsten daarna met realisaties op andere momenten, dan

"Selecteer de tien beste en slechtste ritten en zoek naar het waarom"

servatief, we richten ons daarom op de 10 procent aan bedrijven die zijn te omschrijven als innovatief. Ook de werkdruk op IT-afdelingen is soms een drempel. Die zijn vaak nog niet toe aan het implementeren van weer een tool."

'Maak vergelijkingen'

Het optimaliseren van planningen start ook volgens Goos Kant, oprichter en Chief Strategist Logistic Solutions bij Ortec, met het verzamelen van big data. "Een grote hoeveelheid data kan je verder helpen om je bedrijfsproces-

zet je echt stappen", aldus Kant. Hij adviseert evenals Koev bedrijven om sterk te focussen op het verbeteren van de beladingsgraad van trucks. "Selecteer de vijf tot tien beste en slechtste ritten en zoek naar het waarom. Vergelijk kosten en omzet per rit en leg daar de overeengekomen afspraken bij. Dat zijn bruikbare data om een voorspelling te kunnen doen voor de capaciteit en prestaties die je in de toekomst nodig hebt en dient te behalen." Waar het vervoerders en logistiek dienstverleners bij het ana-



Is de stap te groot voor het monitoren van een hele keten, dan kunnen kleinere stappen een vervoerder soelaas bieden. Bijvoorbeeld bij het effectiever en slimmer bepalen van transportprijzen.

lyseren en optimaliseren van data vooral om te doen moet zijn, is het verbeteren van de service aan klanten, stelt Kant. Gebruik maken van dashboards en KPI's staat daarbij centraal. Ook Kant spreekt, evenals Koev, over een groep 'koplopers' die moderne tools adopteert en gebruikt. "Dienstverleners die VMI verzorgen, zijn gemiddeld verder op het gebied van forecasting. Maar ook bij bedrijven die energie steken in personeelsplanning zie ik meer aandacht voor voorspellend gedrag." Bij zich herhalende acties, zoals een wereldkampioenschap voetbal, kunnen bedrijven hun voorspelling verbeteren door goed terug te kijken

naar eerdere evenementen. Hij noemt het doen van een goede voorspelling lastiger bij contractlogistiek, het bezorgen van pakketten en bij line-haulvervoer.

Capaciteit scherper inkopen

Toch stelt Koev dat er voor line-haulvervoer wel kansen liggen voor het reduceren van kosten. De besparing hoeft wat hem betreft ook niet groot te zijn om in elk geval de investering in zijn softwaretool terug te verdienen. "We laten de first- en last-mileplanning graag over aan APS-leveranciers, wij richten ons wel op de line-haulverbindingen tussen warehouses en het reduceren van

het gesleep met lege containers en wagons. Met een accuratere voorspelling kun je ook een betere beslissing nemen over hoe je je containers gaat verplaatsen. Voor een expediteur betekent het dat deze scherper capaciteit kan inkopen, zowel voor de korte als voor de lange termijn."

De drie heren zijn allen van mening dat het juist analyseren en forecasten van data en goederenstromen nog voldoende potentie biedt voor betere marges. Dat nog niet elke vervoerder en LDV'er daaraan toe is, erkennen ze eveneens. Maar de kansen komen er alleen met de juiste data. De Jong: "Zijn die op orde, dan kun je denken aan de modernste tech-

nologie en bijvoorbeeld graanzendingen monitoren en deze koppelen aan data over de landbouwproductie. Daarmee is misschien wel een marktvoorspelling te doen en is ook de transportbehoefte te bepalen."

De mogelijkheden zijn enorm en ondanks dat niet elke IT-tool voor elke vervoerder of LDV'er bereikbaar is, dienen deze bedrijven wel vooruit te kijken, meent De Jong: "Is de stap te groot voor het monitoren van een hele keten, dan zijn er kleinere stappen te zetten. Bijvoorbeeld om transportprijzen effectiever en slimmer te bepalen. Maar ook daar zijn historische data weer de basis voor verdere analyses." <