

DISCUSSIEBIJDRAGE

Adrie van Duyvenboden

Movares

Discussiebijdrage bij: **De transitie naar elektrisch vrachttransport – van TCO naar strategisch vlootbeheer** door: Jasper Bakker, Paul Buijs

Mijn bijdrage bestaat uit eigenlijk twee onderdelen:

Een onderdeel die een truck als een verzameling van componenten benaderd en de financiering wijze daarvan.

De logistieke sector staat inderdaad op een keerpunt. Naast de route naar verduurzaming zien we door fusies en overnames grote transportondernemingen ontstaan. Ook de digitalisering en personeelstekorten vormen een onderdeel of hebben invloed op de ontwikkelingen van dit keerpunt.

Transportbedrijven moeten niet alleen investeren in de verduurzaming van hun vloot, maar ook in logistieke processen en de digitalisering daarvan.

Is in dit licht een traditionele afschrijvingsmethodiek houdbaar? Immers, nu al zijn er transporteurs die niet meer investeren in trucks. In plaats daarvan kopen zij transportcapaciteit in per kilometer of periode. Zij kopen dus alleen de inzet die gebaseerd is op verwachte transportkilometers, routes en klanteisen. Het fleet-replacement probleem ligt dan niet meer bij transporteur maar bij de fabrikant of financieringsmaatschappij. De eigenaar bepaald op basis van rest- en marktwaarde wanneer een truck wordt vervangen of elders wordt ingezet. Met natuurlijk als aantekening dat de risico's hiervan in de gebruikskosten worden verwerkt. Deze wijze van financiering laat zien dat transportondernemingen hun -financiële- focus op assets aan het verleggen zijn van trucks naar logistieke processen en de digitalisering daarvan.

Terecht wordt opgemerkt dat de laadinfrastructuur mee moet worden genomen in de kosten van E trucks. Dit heeft invloed op de eerder genoemde financieringsconstructie. De laadinfrastructuur wordt dus een onderdeel van de transportmiddel. Niet alleen financieel maar ook operationeel. Er ontstaat dus een breder begrip van een 'transportmiddel'. Het is niet meer alleen de truck op zich, het wordt een samenstelling van verschillende componenten: het rijdende en het stationaire. Nu al zien we technieken waarbij batterijen makkelijk kunnen worden gewisseld. Bijvoorbeeld batterijen van de eerste E trucks worden hergebruikt als bufferopslag of als noodvoorziening.

Laadinfra is dus niet het enige aanvullende component ook de batterijen zijn dat. Een batterij heeft immers een andere levensduur dan de rest van het transportmiddel. Maar geldt dat ook niet voor andere componenten van het transportmiddel? Denk bijvoorbeeld aan de elektromotor. Of beter gezegd de drive line, ook dit component heeft een langere en dus sterk afwijkende technisch en financiële levensduur ten opzichte van de meer traditionele componenten (opbouw, assen, cabine en chassis). Een transportmiddel kan dus uit de volgende financiële componenten bestaan:

- Laadinfra
- Batterijen
- Drive line
- Chassis (incl. cabine en assen)
- Opbouw

Een component gerichte financieringsmodel kan een heel ander licht schijnen op de operationele kosten van deze duurzame transportmiddelen en de wijze waarop deze kunnen worden gefinancierd. Vanuit deze componenten gedachten volgt dan ook de vraag:

Zou er -wanneer deze componenten uitwisselbaar zijn- een EFQM proof financieringsmodel per component denkbaar zijn? Waarbij het geheel (transportmiddel) kan worden afgerekend per kilometer, te leveren dienst of periode?