

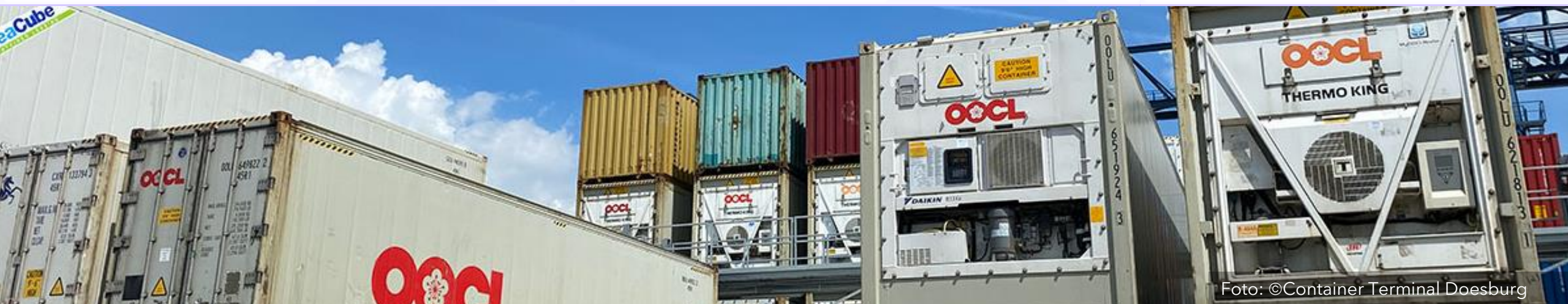
Eind Deliverable

Casestudy reefers via de binnenvaart

Datum: November -2023
TSL51.00.043.D03

Uitvoering opdracht:
Logistic Navigators BV
Miranda Volker

Conclusies en aanbevelingen



Uitdagingen reefervervoer per binnenschip 1/2

- ❑ Beperkte freetime op de container om deze te lossen in het achterland. Gemiddeld zo'n 4 dagen.
- ❑ Hoge detention/demurrage kosten -> erg veel risico voor verladers bij intermodaal vervoer
- ❑ Zeer beperkte mogelijkheden om reefers op depot te houden bij een inland terminal of in het achterland uit te wisselen
- ❑ NVWA keuring bij voedingswaren
- ❑ Aansprakelijkheid bij hergebruik van de reefer in het achterland

Uitdagingen reefervervoer per binnenschip 2/2

- ❑ Afstemming verlader / expediteur / carrier / inland terminal -> Wie neemt de lead
- ❑ Vervoersvoorwaarden
- ❑ Expediteurs zijn vaak gespecialiseerd in import óf export
- ❑ Exportcontainers zijn beter te sturen op intermodaal vervoer dan importcontainers
- ❑ Risico's t.a.v. drugsmokkel

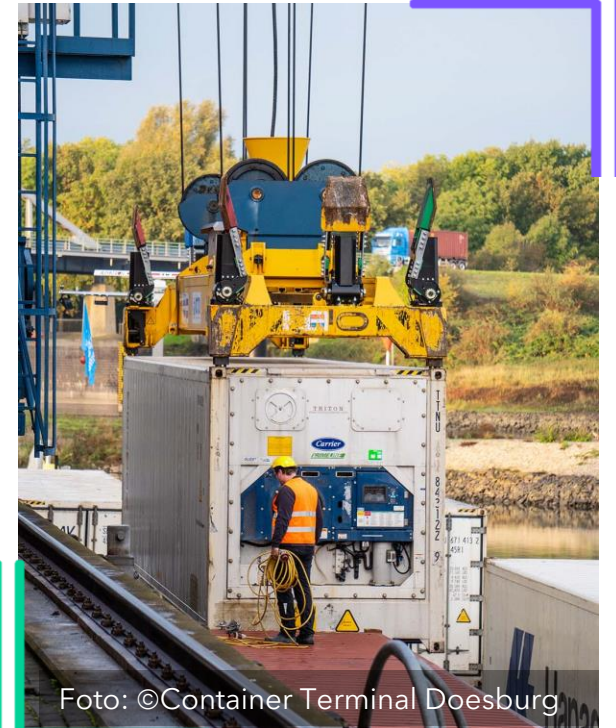


Foto: ©Container Terminal Doesburg

Succesfactoren om reefer intermodaal te vervoeren

- ❑ Exportreefers zijn het meest haalbaar. De verlader kan meer sturing geven op de vervoersvoorwaarden bij het inkopen van de zeevracht.
- ❑ Importreefers: Hier kan wel enige sturing op worden gegeven als de ontvangende partij invloed kan uitoefenen op de vervoersvoorwaarden, door bv zelf de zeevracht in te kopen. De praktijk is weerbarstig
- ❑ Carrier Haulage boeking bij een deepsea carrier is het meest eenvoudig:
 - Carrier houdt goed zicht op de reefer
 - PTI in handen van de carrier
 - CY boeking eenvoudiger
- ❑ Merchant Haulage. Meest succesvol als de expediteur in samenspraak met de verlader vaste afspraken maakt met een (of enkele) carriers. Dan kunnen er afspraken gemaakt worden over CY boekingen. Bij veel spotboekingen zijn afspraken over vervoersafspraken al lastiger.
- ❑ Lange termijn contracten maken afspraken eenvoudiger

Succesfactoren om reefer intermodaal te vervoeren

- CY Boekingen
- Boekingen met lange freetime als er niet CY kan worden geboekt. Hiervoor moet er wel vaak onderhandeld worden met de carrier. Lastig in het geval van spotmarkt boekingen.
- Indien CY exportboeking niet mogelijk is, dan containers uithalen uit zeehavendepot met een zogenaamde generieke referentie. Er hangt dan nog geen exportopdracht aan vast met een bestemming. Dit biedt de exporteur de mogelijkheid om tijdig een exportreefer op de inland terminal ter beschikking te hebben.



Succesfactoren om reeferers intermodaal te vervoeren

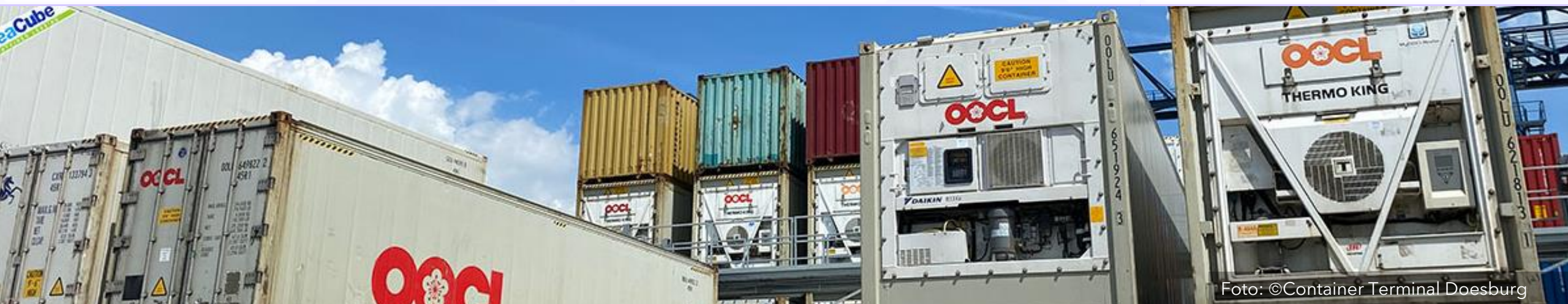
▣ Inland reeferdepots als antwoord op de knelpunten rondom korte freetime. Dit is haalbaar als:

- Voldoende import- en export reeferers in een regio
- Importeurs en exporteurs voldoende overlap hebben met de carriers die zij gebruiken
- Niet té veel partijen voor een collectieve aanpak
- Volumes matchen voldoende door het jaar heen. Bij seizoensgebonden producten kan dit lastig zijn
- PTI bij de inland terminal
- Forecast van verlader over de geplande exportzendingen
- Aanwijzen van een regisseur om ladingstromen te matchen
- Eventuele samenwerking tussen inland terminals in naast elkaar gelegen regio's

Ondersteunende maatregelen

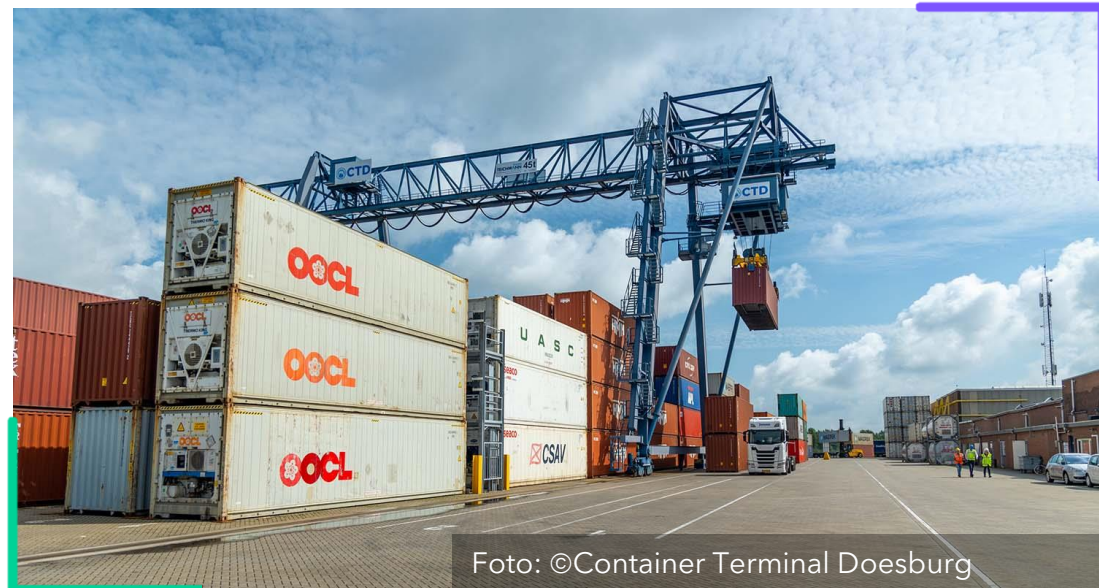
- ▣ Digitalisering kan helpen in samenwerking tussen import en export
 - Onderlinge afrekeningen
 - Beschikbaarheid reefer
 - Verwachtingen t.a.v. aan- en afvoer van containers
- ▣ NVWA keuring van import veterinaire producten bij inland terminals. Hiervoor moeten gesprekken opgestart worden met de NVWA. Kunnen inland terminals als een port of entry worden aangewezen?

Doelstelling en aanpak



Aanleiding Casestudy Reefers via de binnenvaart

- Aandeel reefers in de containeroverslag in Rotterdam is 15%
- Ingeschat aantal reefercontainers met lading van/voor het achterland is zo'n 850.000 per jaar
- Huidige modal split binnenvaart van het totale containervervoer is zo'n 36%
- Op basis van deze cijfers zouden er jaarlijks wel 300.000 reefers per barge kunnen worden af- en aangevoerd.
- In de praktijk is dit aandeel echter marginaal.



Doelstelling Casestudy Reefers via de binnenvaart

Verladers en vervoerders van reefers oplossingsrichtingen bieden om meer reefers intermodaal via binnenvaart te kunnen vervoeren

Aanpak casestudy Reefers via de binnenvaart

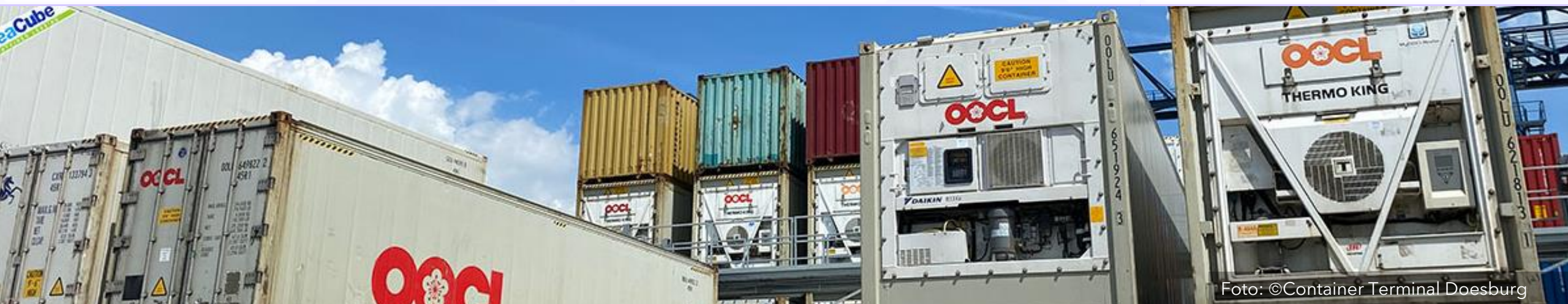
- ▣ Interviews en verslag leggen bij een aantal partijen waarvan bekend is dat zij hun reefers succesvol via de barge vervoeren.
- ▣ Samenvatting en verwerking van bevindingen in een roadmap "Hoe kun je meer reefers per binnenschip vervoeren"
- ▣ Toetsen terugkoppelen van de bevindingen bij een nieuwe groep verladers en terminals:
 - Individuele gesprekken
 - Ronde tafel gesprek

Geïnterviewde partijen

1. H. Essers Terminal Bergen op Zoom
2. Lamb Weston
3. Maersk
4. Blue Water Shipping
5. Expediteur/Logistiek dienstverlener gespecialiseerd in geconditioneerde goederen



Resultaten interviews



Resultaten interviews

- ▣ CY boekingen van reeferers zijn dé oplossing voor meer reefervervoer via de barge
- ▣ Verschillende signalen t.a.v. bereidheid rederijen om reeferers CY te boeken
 - Moeilijk: rederijen willen hier niet aan meewerken
 - Relatief eenvoudig: rederijen willen wel meewerken als hun strategie meer gericht is op aanvullende diensten naast het zeetransport
 - De verlader moet erop aansturen i.s.m. de expediteur
 - Marktafhankelijk
 - 2021-2022: Weinig inzet op CY ivm krapte in de containermarkt
 - 2023: Minder krapte in containervervoer -> weer meer focus op service vanuit rederijen
 - Onduidelijk of CY ook tot meer hergebruik leidt via een inland terminal. Lijkt in veel gevallen toch meer een "service" te zijn van de rederij

Resultaten interviews

- ▣ Verladerstafel in Bergen op Zoom nauwelijks meer van toepassing door veranderde marktomstandigheden
 - Ontwikkeling terminal in Vlissingen
 - Grootste klant heeft gewijzigde logistieke organisatie
- ▣ Inland terminal als service provider voor de reeferuitwisseling
- ▣ Reefer uitwisselen kan enkel als een consortium van importeurs en exporteurs optreden en het gesprek met de zeerederij aangaan.
- ▣ Importeurs willen in sommige gevallen geen risico lopen op het gebied van drugssmokkel. Met kiest er dan voor om de containerlading bij de deepsea terminal om te laden in een trailer
- ▣ Vervoersvoorwaarden land van herkomst:
 - Zouden aangepast moeten kunnen worden, om intermodaal vervoer haalbaar te maken.
 - Inzet van klant in NL noodzakelijk. Dit lukt vaak maar marginaal.

Resultaten interviews

▣ Voorwaarden om reebers intermodaal te vervoeren:

- Cost Competitive
- Duurzaam
- Timing
- Stabiel afvaarschema

▣ Grootste voordeel intermodaal

- Operationele voordelen -> terminal nabij



Resultaten interviews

Expeditieuren zijn vaak gespecialiseerd in specifieke type goederen

- Import fruit/vers
- Export diepvries vlees
- Export aardappelen

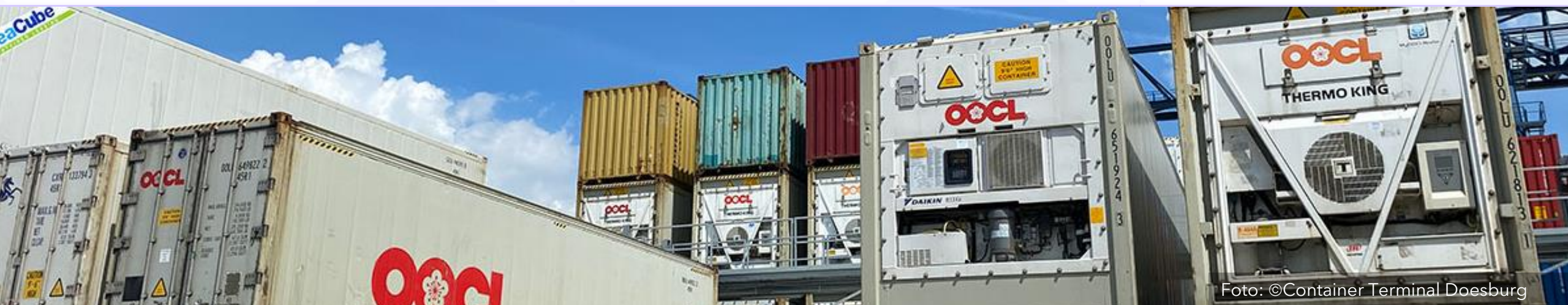
Verschillende werelden

Samenwerking is een groot ?

Handreiking Ontwikkelen

- Risico's
- Stappenplan ontwikkelen
- Maak het zo tastbaar mogelijk

Toetsing resultaten



1) Deelname aan werksessie Verslogistiek Brabant + Tiel

- ▣ Geïnitieerd vanuit de Goederenvervoercorridors
- ▣ Welke uitdagingen liggen er vooral op digitaal gebied om meer reebers intermodaal te vervoeren. Kan digitalisering bijdrage aan de oplossing?
- ▣ Deelnemers
 - Van Berkel logistics (Inland Terminal Veghel)
 - CMA CGMA (deepsea carrier)
 - Container Terminal Utrecht
 - Combined Cargo Terminals (inland terminal Moerdijk en Alphen ad Rijn)
 - Frigo Breda

Toetsing resultaten met een aantal marktpartijen

 CMA CGM

 Frankort & Koning

 LIOF

 VION

Resultaten toetsing 1/2

- ▣ Hergebruik bij inland terminal is lastig
 - Onbalans tussen im- en export in bedieningsgebied van terminals. Bijvoorbeeld:
 - Oost Noord-Brabant: Export Regio
 - Venlo: Import regio
 - Verschillende partijen gebruiken verschillende rederijen
 - Carriers willen de reefers zsm weer in eigen depot/beheer
 - Minimaal een van de twee richtingen moet onder CY carrier haulage voorwaarden
 - Inland terminal moet in de lead zijn
- ▣ Seizoen gebondenheid van veel import producten (groente / fruit)
- ▣ NVWA inspecties tbv van veterinaire of fyto-sanitair certificaat in relatie tot import:
 - NVWA keuring van veterinaire producten mag enkel bij port of entry (in de praktijk, de zeehavens).
 - Hierdoor wordt CY boeking naar inland terminal onmogelijk gemaakt.

Resultaten toetsing 2/3

▣ Marktsituatie:

- In economisch mindere tijden zijn carriers flexibeler

▣ PTI:

- Carriers zijn zeer beducht op aansprakelijkheid

▣ Export van reefercontainers per binnenschip is eenvoudiger te organiseren dan import

- NVWA keuring van bv veterinaire producten mag in het achterland plaats vinden
- Betere planbaarheid van de container

▣ Wat is nodig om import en export beter aan elkaar te verbinden:

- Transparant gainsharing model met afspraken met alle ketenpartijen
- Digitalisering kan ondersteunen zijn om informatie te delen over (verwachte) beschikbaarheid containers, financiële verrekening

Resultaten toetsing 3/3

- Een erg intensief traject voor verladers om de reeferketen in te richten op intermodaal vervoer
 - Vervoersvoorwaarden carrier
 - Afstemming deepsea carrier met mogelijkheden inland terminal en eventuele inzet expediteur



Foto: ©Container Terminal Doesburg



Woordenlijst

- ❑ Reefer: Koelcontainer die wordt gebruikt om groente, fruit, zuivel, vlees, vis en non-food producten te vervoeren die op een bepaalde temperatuur gehouden moeten worden.
- ❑ CY boeking: CY staat voor Container Yard. In het vervoer via inland terminals, betekent dit dat een klant (verlader of expediteur), de container kan boeken tot of vanaf een inland terminal. De klant is dan niet verantwoordelijk voor het vervoer van de lege container. De container wordt opgeslagen bij de inland terminal voor hergebruik.
- ❑ Freetime: De tijd die beschikbaar is om de container op te halen bij de deepsea terminal, te laden of lossen in het achterland en weer te retourneren naar het depot. In het geval van een CY boeking heb je hiervoor minder dagen nodig, omdat de container dan ingeleverd of opgehaald kan worden bij de Inland Terminal in plaats van bij de deepsea terminal.
- ❑ Carrier Haulage (Liner's haulage): Het voor- en natransport wordt door de zeereederij verzorgd.
- ❑ Merchant haulage: Het voor- en natransport worden afgehandeld door de verlader of ontvanger, vaak in samenwerking met een expediteur.
- ❑ NVWA Keuring import veterinaire Producten: Bij import van dieren en dierlijke producten moeten controles plaats vinden bij binnenkomst in grenscontroleposten (zeehavens en vliegvelden).
- ❑ PTI = Pre Trip Inspection: Inspectie van de reefer, om de reefer te controleren op visuele schade en de technische werking van het koelsysteem. Om zo een correcte werking van het koelsysteem en de reefer te garanderen.