

Reefercontainers

Structuele inzet van binnenvaart voor het vervoer van reefercontainers

Klik hier voor de volledige rapportage

Context

Het aandeel reefers in de containeroverslag in Rotterdam is 15%. Er worden echter in verhouding minder containers per binnenvaart aan- en afgevoerd in vergelijking tot reguliere (dry) containers. De redenen hiervoor variëren. Reefercontainers zijn schaarser en duurder dan reguliere containers en reefercontainers worden veelal gebruikt voor vers- en vriesproducten met specifieke markteisen, op het gebied van snelheid in doorlooptijd en NVWA-keuringen.



Bedreigingen

- Beperkte freetime (gemiddeld 4 dagen) op de container voor het lossen in het achterland. Om de reefers per schip op te halen in de zeehaven, te vervoeren naar een adres in het achterland en weer te retourneren naar de zeehaven, zijn er zo'n 7 dagen nodig. De effectieve vaartijd is vaak maar één dag heen en één dag retour, maar er moet ook rekening worden gehouden met wachttijden in de zeehaven, de fixed windows bij de deepsea terminals en het vaarschema van de lijndienst. Als de 'Freetime' wordt overschreden moet de verlader erg hoge D&D-kosten betalen per dag overschrijding. Dit bedrag per dag ligt veel hoger dan bij dry box containers.
- NVWA keuring bij voedingsmiddelen. Bij import van vlees of vis moet de lading gecontroleerd worden in de zeehaven. Dit brengt extra handelingen met zich mee, waardoor binnenvaart prijstechnisch minder interessant wordt.
- Risico's t.a.v. drugsomroep, met name bij import fruit e.d. Importeurs willen zodoende de containers vaak laten lossen in de zeehaven.
- Importeurs en exporteurs hebben niet altijd de lead op de vervoersvoorwaarden om intermodaal vervoer mogelijk te maken. Dit geldt vooral voor importcontainers.

Kansen

Inland reeferdepots als antwoord op de knelpunten rondom korte freetime.

Dit is haalbaar als:

- er voldoende import- en exportreefers in een regio zijn;
- importeurs en exporteurs voldoende overlap hebben met de carriers die zij gebruiken;
- niet té veel partijen betrokken zijn voor een collectieve aanpak;
- volumes voldoende matchen door het jaar heen (dit kan lastig zijn bij seizoensgebonden producten);
- er een Pre-trip inspection (PTI) mogelijk is bij de inland terminal;
- er een forecast van verlader inzichtelijk is over de geplande exportzendingen;
- er een regisseur is aangewezen om ladingstromen te matchen (de vraag is wie de lead neemt);
- er eventuele samenwerking tussen inland terminals in naast elkaar gelegen regio's mogelijk is.

Reefercontainers



Belangrijkste resultaten en conclusies

- Container Yard (CY) boekingen (direct bij een rederij) geven de meeste kans op intermodaal vervoer.
- Exportreefers zijn het meest haalbaar. De verlader kan meer sturing geven op de vervoersvoorwaarden bij het inkopen van de zeevracht.
- Langetermijncontracten maken afspraken eenvoudiger.
- Importreefers: hier kan enige sturing op worden gegeven, als de ontvangende partij invloed kan uitoefenen op de vervoersvoorwaarden, door bijvoorbeeld 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 reefers;
 - 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 is het maken van vervoersafspraken al lastiger.
- 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.

Aanbevelingen

- Als verladers interesse hebben om de containers intermodaal te vervoeren, is CY boeken het meest effectief, rechtstreeks bij een carrier, óf in nauwe samenspraak tussen expediteur en carrier.
- Bij stimulering van modal shift liggen de grootste kansen bij exportproducten.

Fundamenteel

- Welke stappen kunnen er gezet worden (bijvoorbeeld door overheid?) om zeederijen te stimuleren om de freetime standaard te verlengen om zo de kans op intermodaal achterlandvervoer te vergroten.
- Inventarisatiemogelijkheden NVWA om keuringen makkelijker aan te laten sluiten op intermodale vervoersketens.

