

## Marktupdate containerlijnvaart

**De situatie in de keten blijft onrustig. Dat merkt iedereen. Maar wat is er precies aan de hand? In deze marktupdate zetten we de situatie uiteen.**

Er zijn nog steeds geluiden in de markt dat er te weinig lege containers of schepen beschikbaar zijn. Is dat ook echt zo? En wat betekent dat dan? Wellicht is het goed om eerst naar de gehele keten te kijken. Op dit moment zijn containers van deur tot deur - vanuit Azië naar Europese bestemmingen - gemiddeld 4 maanden onderweg. Ter vergelijking, voor Corona was de transittijd iets meer dan 1,5 maand. De langere transittijd zegt iets over de hoeveelheid geladen containers in de keten.

Op dit moment is de keten eigenlijk continu gevuld met schepen van een grotere klasse en een veel hogere bezettingsgraad. Het lijkt er dus op dat er minimaal 2 tot 3 keer zoveel lading in de keten aanwezig is. Er zijn in ieder geval veel meer volle containers in de keten. Ook zien we dat het de markt grote moeite kost om deze lading te verwerken. De terminalcapaciteit aan het begin en einde van de lijnvaartketen, samen met de achterlandcapaciteit, bepaalt of we meer lading de keten uitkrijgen dan we er in stoppen. Met de huidige stackbezettingen op terminals in de zeehaven is het echter vrijwel ondenkbaar dat we op korte termijn het aantal containers in de lijnvaart terug kunnen brengen naar comfortabele volumes. We zien nu al dat terminals de cargowindows voor aanlevering van exportcontainers verder beperken.

Het volume aan transshipment lading is enorm toegenomen in Rotterdam en Antwerpen. Dat is ook begrijpelijk want de enorme zeeschepen met hoge bezetting kunnen, vanwege hun afmetingen, in veel andere havens helemaal niet terecht. Veel lading wordt in de mainports gedropt en dan doorgevaren naar andere kleinere havens. Dit betekent dat er voor deze containers 2 handelingen bijkomen in de zeehavens. Dit gaat ten koste van de capaciteit voor de lading die moet worden overgeslagen voor het daadwerkelijke achterland van die havens.

Zaken die ook van invloed zijn op de capaciteit zijn de grote hoeveelheden containers die vanwege de sancties tegen Rusland niet verder kunnen. En de waardevolle Oost-Europese werknemers in transport en logistiek die niet meer beschikbaar zijn om ze huiswaarts gekeerd zijn om familie, huis en haard te beschermen. Daarnaast zijn ook de gevolgen van stilstand door de storm van afgelopen week en de verminderde beschikbaarheid van werknemers door Covid zijn nog steeds voelbaar.

Een opeenstapeling van omstandigheden die er toe leidt dat havens volledig verstopt raken en de productiviteit sterkt wordt verminderd. Hierdoor kan nog minder lading collectief van en naar de zeehavens worden vervoerd. Dat heeft dan weer tot gevolg dat er meer met truck moet plaatsvinden waardoor ook vanaf de weg, op bepaalde tijden, enorme wachttijden ontstaan bij terminals en depots. Afgelopen week stonden onze chauffeurs op verschillende plekken in de haven ruim 2,5 uur in de rij om een container af te kunnen zetten of op te zetten. Op bepaalde momenten was het voor containers van enkele rederijen totaal niet meer mogelijk om deze op een vrije beschikbare plek in te leveren.

Binnen die omgeving zijn wij enorm blij dat er nog steeds heel veel goed gaat en lukt. We moeten wel 1 á 2 schepen meer inzetten vanwege de moeizame afhandeling, maar gelukkig beweegt het nog steeds. We kunnen gebruik maken van verschillende methodes om containers in het achterland door te gebruiken. Inland CY, Drop off, Pick up en Re-Use van containers zorgt er voor dat we het aantal handelingen in de zeehavens bij terminals en depots kunnen beperken. Ook daar zien we inmiddels dat dat zeer noodzakelijk is. Voor het retour leveren van lege containers zijn we aangewezen op meer gebruik van depots die vervolgens deze lege containers alsnog naar een deepsea terminal moeten verschepen voor afvoer naar Azië. Ook dit betekent 2 extra handelingen in een zeehavencomplex dat toch al zwaar overbelast is.

De komende weken hebben we minder werkdagen beschikbaar om de hoeveelheden containers te verwerken. Verschillende depots zijn naast de weekenden ook op de doordeweekse feestdagen gesloten. Dit verhoogt de druk op deze depots en verhoogt het aantal pro-forma aanvragen van slots voor afhandeling van barges. We zien dat bij

verschillende depots nu al dat de beschikbare capaciteit tot een week vooruit is volgepland.

Hoe graag we het ook willen, vervoerende partijen kunnen de capaciteit in de zeehavens niet uitbreiden. Wij kunnen alleen streven naar een zo efficiënt mogelijke inzet van onze schepen en trucks binnen de afhandelingsruimte die hiervoor bij de terminals en depots beschikbaar is. Bij sommige terminals lukt dat goed vanwege de, individuele of collectieve, fixed window afspraken. Bij andere terminals zien we dat de afhandeling van binnenvaart schepen helaas niet de structurele prioriteit en capaciteit krijgt. De capaciteit die binnenvaart juist in staat stelt haar bijdrage te leveren aan het snel uithalen van importcontainers en het zo laat mogelijk aanleveren van exportcontainers. Binnenvaart kan met haar enorme potentiële capaciteit een waardevolle bijdrage leveren aan het hoog houden van de productiviteit in de zeehavens maar dat betekent wel dat de positie van binnenvaart, ten behoeve van de afhandeling aan de landzijde, structureel verbeterd moet worden.

Een hoge productiviteit van terminals is gunstig voor alle partijen. Rederijen omdat zeeschepen en transshipment sneller kunnen worden afgehandeld. Terminals omdat ze meer handlings per etmaal kunnen verrichten. Achterlandvervoerders doordat wachttijden afnemen. En niet in de laatste plaats de ladingbelanghebbenden omdat de containers weer binnen de gestelde kaders kunnen worden ingeleverd of uitgehaald.

Voor exportboekingen zien wij op dit moment dat vrijwel geen enkele boeking kan worden uitgevoerd binnen de kaders zoals deze tussen rederij en verlader bij de boeking zijn overeengekomen. Dit betekent dan ook dat boekingen moeten worden verwerkt zonder dat duidelijk is of het uiteindelijk uitvoerbaar is en of er binnen de eerder opgegeven tijdskaders kan worden gewerkt.

Aankomsten van zeeboten vertragen en daarmee schuiven ook de beschikbare windows naar achteren voor uithalen van lege containers of inleveren van volle containers. In sommige gevallen zien we eerst een aantal vertragingen in ETA maar het komt sporadisch ook voor dat er dan ineens een versnelling volgt en de ETA toch eerder is. Wij zijn in staat de status van individuele containers in relatie tot deze schuivende ETA's op voorhand te checken via MCA van Portbase, Nextlogic communicatie en onze in huis ontwikkelde ETA scraper. Uiteraard houden we u maximaal op hoogte van onze waarnemingen. Maar wij kunnen alleen waarnemen wat ons geboden wordt aan inzicht op enig moment. Er wordt ons op dit moment nog geen realtime integraal overzicht geboden van alle ETA's van zeeboten in de havens en dus zijn wij aangewezen op onze gefragmenteerde bronnen.

Al met al zijn de komende weken zeer uitdagend om de containers tijdig te verwerken. U mag er vanuit gaan dat we ons goed voorbereid hebben, voor zo ver dit binnen onze eigen invloed past. Ondanks die voorbereiding bestaat er een reële kans dat wij u, ten aanzien van eerder geaccepteerde boekingen, moeten berichten dat het uiteindelijk niet lukt binnen de gestelde tijdskaders de boeking uit te voeren. Helaas kunnen we niet in de toekomst kijken, een dag vooruit is al een zeer onzekere verwachting. Wij stellen alles in het werk om het maximaal aantal containers van ons collectieve klantenbestand via ons netwerk tijdig te vervoeren. Daarbij worden we wellicht gedwongen om u, na acceptatie van de boeking en zelfs na belading van de container, alsnog te informeren dat de boeking niet uitvoerbaar is binnen de gestelde kaders. Gelet op de externe omstandigheden zoals vermeld in deze marktupdate achten wij ons zelf niet aansprakelijk voor kosten die hieruit ontstaan.

Via deze weg spreken wij de wens uit dat rederijen en terminals methodes weten te vinden om de productiviteit van afhandeling in de zeehavens weer naar een maximum te krijgen. Wellicht kunt u hier zelf ook een bijdrage aan leveren door de juiste partijen hierover te bevragen.

Namens ons team van aanpakkers wensen wij u voor de komende periode fijne paasdagen en daaropvolgende feestdagen.

Van Berkel Logistics,

Michel van Dijk