Effecten van carrier haulage/eigen vervoer op achterlandlogistiek & effectiviteit

Onderzoek in opdracht van Topsector Logistiek en SmartPort

Bart Kuipers, Dominique van Keeken

Lean & Green Summit 2024, Amersfoort
27 november 2024

UPT Erasmus
ERASMUS CENTRE FOR
URBAN, PORT AND TRANSPORT ECONOMICS



Aanleiding en onderzoeksvraag

Zorgen in de Rotterdamse haven!

- Aanleiding
  - TLN
  - Rol vervoerders en expediteurs
  - Systeemverandering achterlandvervoer

- Onderzoeksvraag:

In hoeverre treedt de verschuiving richting carrier haulage en eigen vervoer daadwerkelijk op?

  - Kansen, gevolgen en risico's
  - Impact lange termijn
  - Impact achterlandlogistiek

Wat moeten we verstaan onder carrier haulage (en eigen vervoer)?

Deze presentatie gaat vooral in op carrier haulage

- Hoe ziet carrier haulage eruit?
- Waarom is carrier haulage ontstaan?
- Is carrier haulage een kans voor de Rotterdamse haven of juist een bedreiging?
- Hoe kunnen partijen in de haven hier op inspelen?
- Wat betekent carrier haulage/eigen vervoer voor de achterlandlogistiek?

- Hoe gaan we het onderzoeken?
    - Literatuurstudie
    - Workshops
    - Case studies
    - Presentatie van de resultaten

UPT Erasmus
ERASMUS CENTRE FOR URBAN, PORT AND TRANSPORT ECONOMICS

Wat moeten we verstaan onder eigen vervoer?

Twee dominante voorbeelden





UPT Erasmus
ERASMUS CENTRE FOR
URBAN, PORT AND TRANSPORT ECONOMICS

Wat moeten we verstaan onder eigen vervoer?

Rotterdam Food Port: speelt in op de trend naar eigen vervoer in verslogistiek



UPT Erasmus
ERASMUS CENTRE FOR
URBAN, PORT AND TRANSPORT ECONOMICS

Wat moeten we verstaan onder carrier haulage?

Eerste voorbeelden: jaren ‘90: Nedlloyd

- Carrier haulage – te onderscheiden van Merchant haulage & Terminal haulage
- Speelt met name in de containersector
- Trend carrier haulage: ‘integrator of the seas’: verticale integratie vanuit reder
- Uitgangspunten :
    - Dienstverlening is ketenbreed
    - Beprijzing en performancemeting over de hele keten
    - Hoge toegevoegde waarde warehousing & achterlandlogistiek compenseert volatiliteit deepsea-logistiek
    - Geen demurrage & detention (want ketenbrede dienstverlening)
    - Stabiele tarieven gebaseerd op lange termijn contracten (geen toeslagengekte)
    - Carrier haulage maakt inzet intermodaal vervoer goed mogelijk: maatschappelijke plus
    - Bestaande relaties met expediteurs & achterlandvervoerders vallen weg (bedreiging)

Waarom is carrier haulage ontstaan?

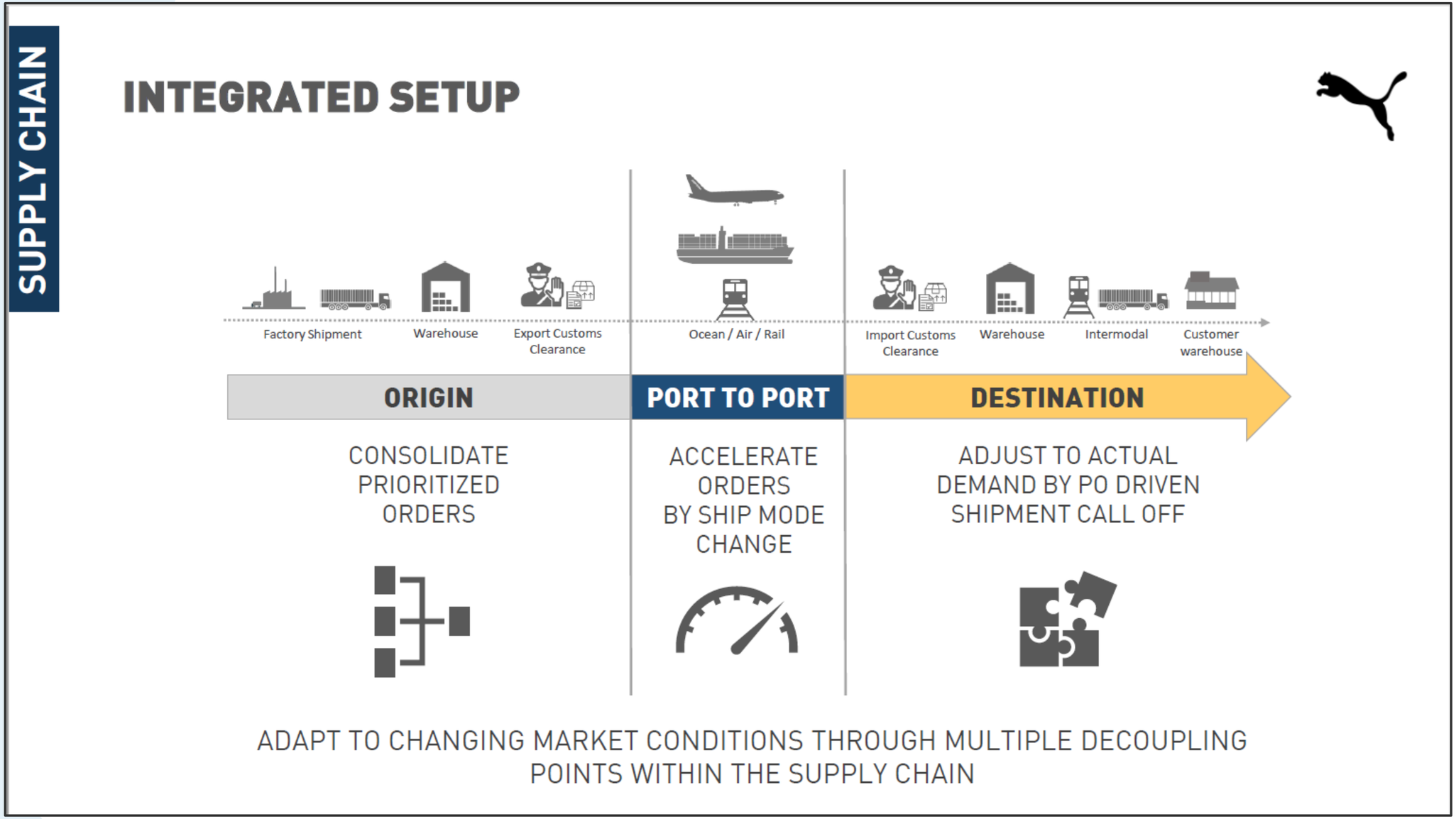
Verschillende strategieën reders: Maersk & CMA CGM leidende partijen

- Concurrentiestrategie
    - Kenmerken onderneming belangrijk (traditie van overnames/familiebedrijven)
    - Mogelijkheid diende zich aan (CEVA)
    - Kopieergedrag (vooral mogelijk door megawinsten COVID-19)
- Klantenwensen
    - Klant vraagt om geïntegreerde dienstverlening
    - Middel voor carrier om veel sterkere relatie met klant te krijgen
- Versterken marktpositie
    - Financiële positie na COVID-19 maakte acquisities mogelijk
    - Sluit aan bij interne mogelijkheden carriers
    - Hogere marge van logistieke activiteiten in vergelijking met scheepvaartactiviteiten
- Risicobeheersing
    - Minder gevoelig voor scheepscycli en lage tarieven

UPT Erasmus
ERASMUS CENTRE FOR URBAN, PORT AND TRANSPORT ECONOMICS

Bron: M. Gachara, 2024

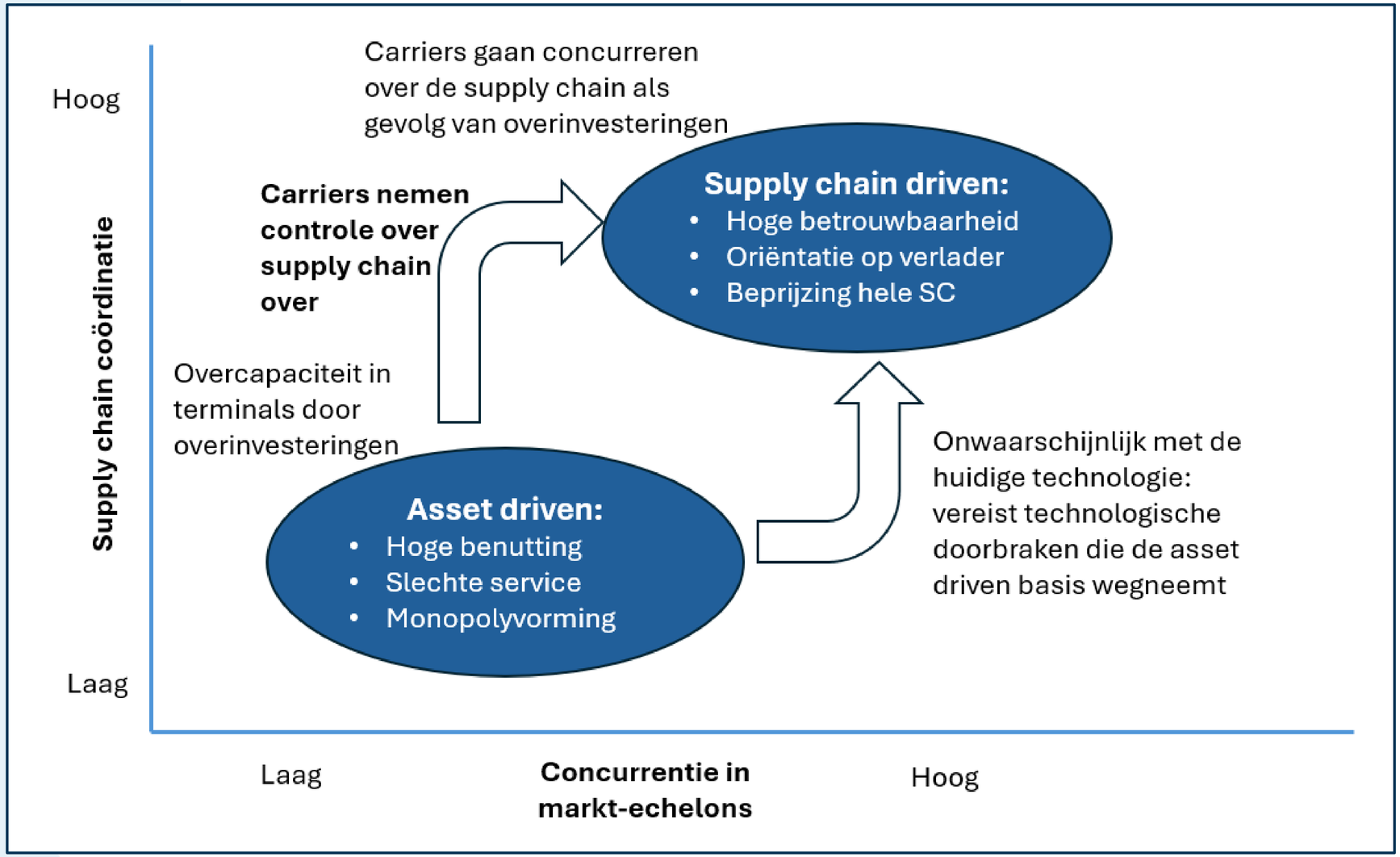
De visie van Maersk



Bron: Maersk

Theoretische basis achter carrier haulage

Nieuw paradigma in containerisatie: visie Fransoo & Lee (2013)



UPT Erasmus
ERASMUS CENTRE FOR URBAN, PORT AND TRANSPORT ECONOMICS



Foto: Mels Dees

Reders drijven af van hun kernactiviteiten

Acquisities Maersk, CMA CGM & Hapag Lloyd: 2016-zomer 2024

	Kern-activiteiten	Nauw verbonden aan kernactiviteiten	Gemiddeld verbonden aan kernactiviteiten	Op afstand van kernactiviteiten	
MAERSK	• Hamburg Sud ('17)	• Grup Maritime TCB ('16)	• Grinrod Int.Group ('21) • KGH Customs Services ('20) • Pilot Freight Services (22) • Vandegrift ('19)	**E-commerce:** • HUUB ('21) • B2C Europe ('21) • Performance Team ('21) • Visible SCM ('21) • LF Logistics ('21)	**Luchtvracht:** • Senator International ('21) • Order/leasing 5 Boeings ('21) • Maersk Air Cargo ('22) **Divers:** • Martin Benders Group ('23)
CMA CGM		• OPDR ('15) • Containerships ('18) • Fenix Marine Services (21) • GCT Bayonne ('23) • Lekki Freeport ('23)	• Spedag Interfreight ('22) • CEVA Logistics ('19) • Bolloré Logistics (22) • Gefco ('22) • ASTI ('21)	**E-commerce:** • Oxatis ('20) • Ingram Micro Cm. ('21) **Last Mile Logistics:** • Colis Privé (22)	**Luchtvracht:** • CMA CGM Air Cargo ('21) • 12 vliegtuigen ('26) • Aandeel KLM/Air France ('22) **Kranten:** • WhyNot Media/La Tribune
Hapag-Lloyd	• UASC ('17) • NileDutch ('23) • Deutsche Afrika Linien ('22)	• SAAMTerminals('23) • J.M. Baxi Port & Logistics ('22) • Spinelli Group ('21) • MedLevant ('18) • HL Deniz.Nakl. ('17)			

Bron: Paridaens & Notteboom (2022) & Jaarverslagen

ERASMUS CENTRE FOR URBAN, PORT AND TRANSPORT ECONOMICS

Structuurverandering ondernemingen

Maersk & CMA CGM zijn steeds minder te typeren als reders

	MAERSK		CMA CGM		Hapag-Lloyd	
	2017	2023	2017	2023	2017	2023
Omzet (miljard)	$30,9	$51,1	$21,1	$47,0	€10,0	€17,9
-waarvan 'logistiek' (miljard)	$5,8	$13,9	-	$16,1	-	-
Werknemers	85.667	108.355	34.647	146.080	12.600	16.300
Containers vervoerd (TEU)(mln)	21,5	23,8	19,0	21,7	9,8	11,9
Omzet/werknemer (duizend).	$361	$472	$609	$322	€794	€1.098
Containers vervoerd (TEU) /werknemer	251	220	548	149	778	730

Bron: Jaarverslagen

Beurskoers Maersk & Hapag Lloyd

Aandelenhandelaren niet overtuigd....



UPT Erasmus
ERASMUS CENTRE FOR URBAN, PORT AND TRANSPORT ECONOMICS

Meer binding aan havens door investeringen

Coldstore & crossdockcentrum Maersk op Maasvlakte



UPT Erasmus
ERASMUS CENTRE FOR URBAN, PORT AND TRANSPORT ECONOMICS

Bron: Maritime Informed

Kansen voor de Rotterdamse haven

Binding aan de haven

- Meer binding aan havens carrier haulage door logistieke investeringen voor grote klanten
- Daardoor positief effect op port calls
- Hub-and-spoke strategie voor hoge betrouwbaarheid (Gemini): voordeel Rotterdam
- Door verticale integratie controle over achterlandvervoer waardoor:
    - Meer mogelijkheden voor intermodaal vervoer (binnenvaart/spoor)
    - Dit is ook mogelijk door geen demurrage/detention praktijken bij verticale integratie
    - Sterkere binding ‘captive’ achterland haven door investeringen in inland ports


CMA CGM
APL
FELICITAS

Bedreigingen voor de Rotterdamse haven

Concept is nog fluïde

- Eerste gesprekken: model werkt verschillend voor kleine en grote verladers
- Carriers optimaliseren assets in haven ten bate van zichzelf en ten koste van derden (merchant haulage/expediteurs)
- Risico carriers: overschatten van eigen rol: lokale kennis ligt bij expediteurs
- Delen van de markt van expediteurs zijn weg: komt niet snel meer terug.
- Macht reders neemt verder toe: gelijke concurrentievoorwaarden belangrijk (nog geen klacht ingediend over samengaan horizontale & verticale integratie)
- Trend carrier haulage vooral belangrijk voor multinationale bedrijfsleven (en minder MKB)
- Modellen carrier haulage & eigen vervoer nog volop in ontwikkeling: einddoel? Succes?
- Intermodale strategie nog geen gegeven....

Verdere gang van zaken onderzoek

Uitdagingen!

- Onderzoek gaat vanaf nu goed starten: resultaten van deze sessie nemen we mee
- Uitdaging: discussie op strategisch niveau reders
- Model kan nog steeds falen
- Andere modellen: MSC directe calls: bedreiging Rotterdam?


Ik dank u voor uw aandacht!