

N

E

A

NEA

News

INTERMODALE OPLOSSINGEN

juli 2004 - nummer 17

Inhoud

- 1 Transportkosten in Europa vergeleken
- 2 Gecombineerd vervoer: te weinig klantgericht, maar concurrerend!
- 2 Veranderingen in de luchtvrachtmarkt
- 3 Zeeriviervaart heeft potentie
- 4 Supersnel vervoer over de zee: goedkoper en sneller dan het wegvervoer
- 4 Toegepaste kennis

NEA Transportonderzoek en
-opleiding BV

Sir Winston Churchillaan 297
2288 DC Rijswijk

Postbus 1969
2280 DZ Rijswijk

tel.: 070-39 88 388
fax: 070-39 88 444

e-mail: neanews@nea.nl
internet: www.nea.nl

Transportkosten in Europa vergeleken

Onlangs is door NEA een nieuwe versie uitgebracht van het rapport "Kostenvergelijking en kostenontwikkelingen voor het beroepsgoederenvervoer over de weg in Europa". In dit rapport wordt het niveau en de ontwikkeling van transportkosten in een aantal Europese landen onderling vergeleken. Het gaat om de landen: Nederland, België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Oostenrijk, Spanje en Zweden.

Kostenontwikkeling

Per land wordt de totale kostenontwikkeling en de kostenontwikkeling per kostencomponent aangegeven. Er worden vier kostencomponenten onderscheiden, te weten:

- Loonkosten
- Kapitaalkosten
- Brandstofkosten
- Overige kosten.

Voor elk land is de kostprijsbasis vastgesteld. De kostprijsbasis geeft het aandeel van elke kostenpost in de totale kosten aan.

Met behulp van de kostprijsbasis is de totale kostenontwikkeling berekend aan de hand van de ontwikkeling van de individuele kostencomponenten.

i: Wim Mars (wma@nea.nl)



Gecombineerd vervoer: te weinig klantgericht, maar concurrerend!



NEA heeft voor Wim Bosman een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar het opzetten van een nieuwe spoorverbinding tussen Nederland en Roemenië. Wim Bosman is een logistieke dienstverlener met een enorm Europees netwerk voor klantspecifieke en bij voorkeur geïntegreerde oplossingen voor opslag, transport en distributie.

Concurrentie

Wim Bosman is één van de leidende specialisten in het vervoer van goederen van Roemenië naar West Europa en vice versa. De beperking van het aantal ritten door Oostenrijk door het ecopuntensysteem en de hogere kosten na de invoering van LKW Maut in Oostenrijk en straks in Duitsland vragen desondanks om een aanpassing van de bedrijfsvoering. Maar het zijn niet alleen deze bedreigingen. Er zijn kansen te verwachten door de positieve invloed van de voortgaande liberalisering van de spoorwegen op de dienstverlening. Het is ook een uitdaging aan de wieg te staan van het gecombineerde transport tussen Noordwest-Europa en Roemenië.

Modal shift scan

NEA heeft een vergelijking gemaakt van de kosten en doorlooptijden in relatie met Arad, Bucuresti and Constanza. Hiervoor werd gebruik gemaakt van de instrumenten die zijn ontwikkeld in het SPIN project. NEA heeft een modal shift scan gemaakt, die aangeeft wat de verwachte kostenvoordelen zijn in vergelijking met de huidige situatie. De berekeningen laten ook zien dat er op het gebied van doorlooptijd van deur tot deur kleine nadelige effecten zijn



door de verminderde frequentie van het vertrekken (minimaal twee per week). Verder zijn er langere rondritijden voor trailers en dit vraagt om een uitbreiding van het aantal trailers.

Eigen treinservice

In eerste instantie wilde Wim Bosman een eigen dienst starten. Het werd echter snel duidelijk dat dit erg ingewikkeld werd. Het tweede scenario is dat de dienstverlener klant wordt van een leverancier van gecombineerd transport. Hierbij zou de dienstverlening nauw aan moeten sluiten op de werkwijze van Wim Bosman en frequentie en laadtijd zouden niet teveel moeten worden aangetast. De conclusie was dat Bosman de basislading kan verzorgen voor een nieuwe dienst van Kombiverkehr netwerk (Duisburg / Nürnberg / Timosoara). Deze optie geeft een deur-tot-deur kostenvoordeel, dat wel sterk afhangt van het treinschema en het uiteindelijke voor- en natransport.

Niet transparant

De huidige situatie is dat de intentie om vracht te schuiven naar het spoor nog steeds bestaat. De beslissing om een deel van de vloot te vervangen is genomen, de trailers zijn geschikt voor gecombineerd transport. De intermodale dienstverlening

wordt nu vastgelegd en prijzen worden bepaald. Conclusies die kunnen worden getrokken naar aanleiding van deze studie zijn dat gecombineerd transport niet transparant is voor nieuwe klanten: wie neemt welke verantwoordelijkheid? Desondanks heeft gecombineerd transport duidelijke voordelen en kan het bijdragen aan Europese vervoersoplossingen. De grote zwakte in het gecombineerd transport is de klantgerichtheid (of het gebrek eraan) van spoorwegmaatschappijen.

i: Hans Visser (jvi@nea.nl)

Veranderingen in de luchtvrachtmarkt

Een visie op de uitbreiding van de EU

NEA weet uit diverse onderzoeken welke economische effecten een uitbreiding van de Europese Unie in het verleden heeft gehad. Cijfers zijn bekend van uitbreiding van de EU van 6 naar 9 landen en naar 15 landen. Nationale economieën groeien door een toename in de investeringen, het consumptiepatroon verandert, de samenstelling van productie verschuift naar producten van hoge(re) waarde en de mobiliteit van personen en goederen neemt toe. Over de groeiende mobiliteit kan nog het volgende worden geconcludeerd: een uitbreiding zorgt voor:

- een snelle groei van de handelsstromen, in het bijzonder in de landbouw, de chemische en metaalindustrie en de verwerkende industrie;
- een verschuiving van handelsstromen vanuit verre landen naar de nieuwe EU-landen.

Complexe ketens

Het goederenvervoer over de weg groeit het hardst en dit is grotendeels te verklaren door de nieuwe samenstelling van productie: deze zorgt voor een complexere logistieke keten, bij uitstek het terrein van het wegvervoer. Luchtvracht speelt tot nu toe een kleine rol door de relatief korte afstanden binnen de EU-landen. NEA verwacht dat dit met de laatste uitbreiding in 2004 gaat veranderen.

Zeeriviervaart heeft potentie

NEA voert samen met een groot aantal Europese partners het project INTERMODESHIP uit. Dit project heeft als doel het ontwerpen van een nieuw Ro-Ro zee/rivier schip dat bijvoorbeeld via binnenwater als de Rijn, Seine en Rhône in combinatie met verbindingen over zee lading gaat vervoeren. NEA onderzoekt hierbij of het mogelijk is om middels dit schip een aantrekkelijk alternatief te kunnen aanbieden voor het internationaal wegvervoer binnen Europa.

Goedkoop

Vervoer per schip is vanwege het schaalvoordeel zeer goedkoop. Traditioneel zijn echter de overslagkosten een hoge kosten-

post en een belemmerende factor voor de ontwikkeling van intermodaal vervoer. In het project INTERMODESHIP zijn deze problemen getackeld. Door gebruik te maken van binnenhavens in combinatie met nieuwe geautomatiseerde 'Roll on - Roll off' systemen zijn de overslagkosten geminimaliseerd. Tevens is er een vloeiend samenspel tussen de scheepvaart en het voor- en natransport over de weg.

Dagelijks

In het Intermodeship project is gericht gekeken naar de potentie van de corridor 'Ruhrgebied – Midden/Noord Zweden' (Duisburg – Karlstad). Met behulp van de NEAC database heeft NEA voor deze vervoersrelatie gekeken of in de directe

omgeving van Duisburg en Midden/Noord Zweden voldoende volume aanwezig is om een dagelijkse afvaart van het schip te kunnen opstarten. Verder zijn ook mogelijkheden bekeken om het verzorgingsgebied te vergroten. Duisburg beschikt immers over trimodale terminals en is gunstig gelegen. Zodoende kan Duisburg als een overslagpunt fungeren voor vervoer per trein of weg naar/vanaf overige locaties in Europa zoals Zuid-Duitsland, Noord-Italië, Parijs en Spanje.

Modellen

Aan de hand van modellen die zijn ontwikkeld in het project SPIN heeft NEA een reeks herkomstbestemming relaties bekeken. Met behulp van deze instru-

Wereldhandel

Wij zien naast een algemeen verschijnsel van internationalisering van de handel een verschuiving van de markt van goedkopere halffabrikaten en eindproducten van de nieuwe Oost-Europese EU-landen naar hun voormalige Comecon partners en verre landen. Deze landen, die vaak nog in ontwikkeling zijn, hebben juist een grote behoefte aan halffabrikaten en goedkopere producten. Wij verwachten daarom een forse toename van de handel van de nieuwe EU-landen met de rest van de wereld.

Hiermee zal ook de luchtvracht toenemen. De lage productiekosten compenseren de hogere kosten van het vervoer door de lucht. Een andere belangrijke ontwikkeling is de uitbreiding van de NAVO met de voormalige Oostbloklanden. Hiermee zijn de deuren geopend voor meer handel van de nieuwe NAVO lidstaten met Amerika.

Prognoses

Recente prognoses van NEA laten zien dat bij de meeste scenario's tot 2020 binnen de EU een groei van het vrachtvervoer is te verwachten van rond de 2,3% op jaarbasis. Extremer is de verwachte groei van het goederenvervoer van de nieuwe EU-landen met de rest van de wereld: 4,7% per jaar! Daarin zal luchtvracht een belangrijke rol spelen.

Rusland

De sterke groei van de Russische economie speelt ook een rol in het toekomstige beeld van de vervoersstromen in Europa. De economische relaties van Rusland en voormalige Comecon landen met de oude EU-lidstaten zullen sterk groeien. De recente NEA prognoses laten zien dat de groei van het vervoer van goederen van de nieuwe en oude EU-landen met Rusland bijzonder hoog is: 4,8% per jaar.

Trends

Algemene trends voor het goederenvervoer in het toekomstige Europa zijn: het meest dynamische marktsegment wordt gevormd door de chemische- en metaalindustrie en de verwerkende industrie. De vervoersstromen van de goederen uit de verwerkende industrie, die een belangrijk marktsegment voor de luchtvaart vormt, toont een verwachte groei van meer dan 6% per jaar van de accessie-landen (10 nieuwe lidstaten, Roemenië en Bulgarije) met de Rest Europa. Rusland speelt hierin een dominante rol. Voor de relatie van de accessie landen met de rest van de wereld is dit zelfs 5,8%.

Voor meer informatie over de verwachte vervoersstromen: Philippe Tardieu (pta@nea.nl) of Adrian Vilcan (avi@nea.nl)



menten kon worden aangegeven op welke relaties INTERMODESHIP een voordeel kan bieden ten opzichte van wegvervoer en spoor. Hierbij zijn vervoerskosten in combinatie met doorlooptijden als maatstaf genomen. Samen met de scheepsbouwkundig ingenieurs en andere betrokkenen in het project heeft NEA ook op basis van de huidige vervoerskosten een plafond kunnen vaststellen voor de hoogte van de investering in het schip en operationele kosten.

Uitstekend alternatief

De conclusie luidt dat Ro-Ro schepen een uitstekend alternatief kunnen bieden voor het wegvervoer binnen Europa. Bovendien kunnen Ro-Ro schepen op bepaalde plaatsen ook landinwaarts komen via de binnenwateren. Zodoende kan het Europese wegennet worden ontlast en komt er een betere balans tussen de verschillende modaliteiten.

ï: Martin Quispel (mqu@nea.nl)

Supersnel vervoer over de zee: goedkoper en sneller dan het wegvervoer

Een nieuw scheepsconcept: met 70 km/uur over het water en 230 trailers aan boord. Door de hoge snelheid, hoge betrouwbaarheid en lage kosten kan een alternatief worden geboden voor het wegvervoer over lange afstand.

Innovatief scheepsontwerp

In samenwerking met een Frans consortium onderzoekt NEA de toepassingsmogelijkheden en haalbaarheid van een zeer innovatief scheepsontwerp voor de kustvaart. Het gaat om een zeer snel Ro-Ro schip op basis van een trimaran. Vergeleken met bestaande snelle schepen, heeft dit ontwerp als voordeel een relatief laag brandstofverbruik, een hoge ladingscapaciteit en is minder afhankelijk van weersomstandigheden.



Familie van drie schepen

Vooralsnog zijn er drie ontwerpen gemaakt met een lengte van respectievelijk 236 meter, 188 meter en 140 meter. Met het grootste schip kunnen ongeveer 230 trailers worden vervoerd. Met het kleinste schip kunnen circa 65 trailers worden vervoerd. De schepen halen een gemiddelde snelheid van 35 knopen (65 km/uur) en het schip kan in de haven snel worden geladen en gelost.

Vergelijking met wegvervoer

Interessant is de vergelijking met het wegvervoer. Het internationaal wegvervoer in West-Europa haalt een gemiddelde rijnsnelheid van zo'n 70 km/uur. Op de langere afstand is dit schip sneller dan het wegvervoer. De kustvaart heeft immers geen last van beperkingen door rij- en rusttijdenwetgeving of rijverboden in het weekend. Het schip kan dus vol continue opereren en zelfs een alternatief bieden voor luchtvracht binnen Europa.

Voordeel voor verladers, vervoerders en de maatschappij

De eerste verkennende berekeningen door NEA laten zien dat vervoer met dit type schepen ook een lagere vervoersprijs kan opleveren. Zodoende kan in vergelijking met wegvervoer een kortere lead-time worden gerealiseerd tegen een lagere prijs. Bovendien draagt dit Ro-Ro concept in belangrijke mate bij aan het ontlasten van het drukke wegennet in Europa met alle positieve maatschappelijke effecten van dien. NEA is van mening dat dit soort Hoge Snelheid Schepen een belangrijke invulling kunnen zijn van 'de snelwegen over de zee' die de Europese Commissie wil opzetten.

i: Hans Houtsma (hho@nea.nl)

Colofon

NEA News is een uitgave van NEA Transportonderzoek en -opleiding B.V. Postbus 1969, 2280 DZ Rijswijk tel.: 070-39 88 388, fax: 070-39 88 444 e-mail: neanews@nea.nl internet: www.nea.nl ISSN: 1568-2129

NEA News verschijnt vier keer per jaar in het Nederlands en Engels en wordt verstuurd aan relaties van NEA.

Voor opmerkingen of inlichtingen naar aanleiding van deze uitgave kan contact worden opgenomen met afdeling Public Relations, doorkiesnummer 070 – 39 88 434, e-mail: neanews@nea.nl.

Eindredactie: José van Winden, Kitty van 't Wout

Vormgeving: Albani ontwerpers

Druk: Albani drukkers, Den Haag

NEA Transportonderzoek en -opleiding B.V. is een onafhankelijk kennisinstituut, werkzaam op het gebied van verkeer, vervoer, infrastructuur en logistiek. De activiteiten zijn gericht op onderzoek, op onderzoek gebaseerde advisering en onderwijs en training in binnen- en buitenland.

Het werkkterrein van NEA omvat zowel het personen- als het goederenvervoer en de bijbehorende infrastructuur. NEA heeft de activiteiten verdeeld over negen marktgroepen:

- Vervoerprognoses en -planning
- Statistiek en datamanagement
- Markt en mobiliteit
- Bedrijfsadvies en monitoring
- Innovatie, Intermodaliteit en ICT
- Bestuurlijke organisatie en beleid
- Training
- Internationale consultancy
- Infrastructuur

© NEA

Niets uit deze uitgave mag op enigerlei wijze gekopieerd en vermenigvuldigd worden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van NEA Transportonderzoek en -opleiding B.V.

Toegepaste kennis

Zoals bekend is NEA sterk in het verzamelen en analyseren van gegevens. Maar onze expertise houdt daar niet op. Ook in het toepassen van deze kennis heeft NEA een naam op te houden. Deze NEA News is gewijd aan de inzet van onze data en modellen bij het bevorderen van intermodaal vervoer, het berekenen en vergelijken van kosten, kortom de toepassing van ons onderzoek in het bedrijfsleven. Natuurlijk zijn daar nog meer voorbeelden van te bedenken. Neemt u eens contact met ons op om te kijken wat wij voor u kunnen betekenen.

i: Ad Rosenbrand (aro@nea.nl)