

Rotterdam, 17.06.2022

Aanpassing transport chain disruption surcharge in gaande per 01.07.2022

Geachte dames, geachte heren,
beste partners,

De eerste helft van het jaar 2022 is nu bijna voorbij. Deze eerste helft van het jaar heeft ongetwijfeld alle ondernemingen en alle medewerkers tot het uiterste van hun kunnen gebracht en natuurlijk ook enorme eisen gesteld aan uw teams.

Helaas zijn er geen tekenen dat er een einde komt aan de uitdagingen in onze sector - integendeel: veel gesprekken met klanten andere exploitanten en ook met sommige zeehaventerminals maken duidelijk dat de situatie tot de zomer van 2023 niet zal verbeteren. De situatie zou op zijn vroegst over een jaar kunnen verbeteren.... helaas kan niemand dit garanderen.

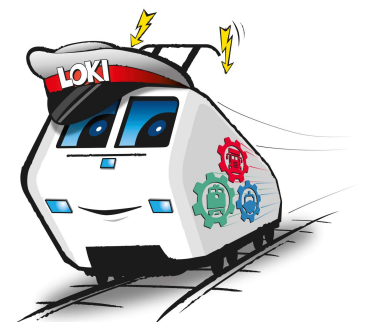
Ondanks de (pogingen tot) maatregelen van de Nederlandse & Duitse regeringen zijn er geen echte tekenen dat de ontwikkeling van de energiekosten zal afnemen. De verstoring van de aanvoerketens, waarvan de oorzaak althans voor een groot deel te wijten is aan de lockdown in China, maakt het werk van ons allemaal erg moeilijk. Momenteel wacht waarschijnlijk 3% van de containerschipcapaciteit in de wereld nog in de havens van China.

U allen ondervindt dagelijks de daarmee gepaard gaande verstoringen van de transportketens.

Helaas heeft dit ook tot gevolg dat onze (kosten)situatie verslechtert.

1. Het reeds bestaande tekort aan truckers, wordt nog verder aangetast door het wegvallen van chauffeurs/bedrijven uit Oekraïne.
2. Dit heeft op zijn beurt weer een lawine veroorzaakt in de ontwikkeling van ook de lonen van de truckers.
3. De eerste twee punten worden ook gekenmerkt door een ongekend hoge inflatie.
4. Het tekort aan locomotiefbestuurders en wagonmeesters is ook niet nieuw.
5. Defecte locomotieven en wagons kunnen niet meer in dienst worden gesteld wegens gebrek aan reserveonderdelen.
6. Minder mensen willen of kunnen niet in de logistiek werken, wat ook leidt tot een explosie van personeelskosten.
7. Het feit dat de oorlog in Oekraïne de energiekosten extreem doet stijgen, merken alle automobilisten als ze hun auto vol tanken.
8. Maar ook de elektriciteitsprijzen kennen maar één richting: omhoog.
9. Wij kennen geen enkele zeehaventerminal die niet met operationele problemen te kampen heeft. Dit leidt duidelijk tot beperkingen in de afhandeling van de intermodale vervoerders. Treinen die al onderweg zijn, moeten in sommige gevallen worden stilgezet en/of omgeleid.

...2



Rotterdam, 17.06.2022

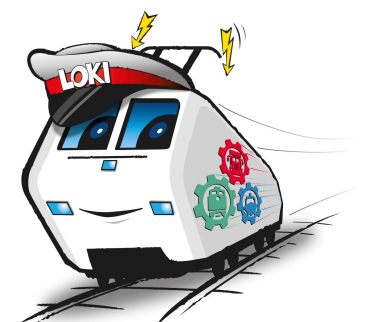
10. Binnenvaartdiensten worden geconfronteerd met nieuwe, bijkomende uitdagingen:
Er is praktisch geen betrouwbare dienstregeling meer. Door het grote tekort aan ruimte in de zeehavens, maar inmiddels ook in het binnenland, was het noodzakelijk tot "cargo opening" en "cargo closing". Sommige zeehaventerminals voeren nu "yardopening" in voor binnenschepen en ook voor treinen. Afhankelijk van de door de vervoerders geleverde en opgehaalde volumes, wordt deze YO toegekend na de cargo opening. Het doel is waarschijnlijk dat het aantal inkomende en uitgaande TEU's bijna identiek moet zijn. Dit is begrijpelijk uit het oogpunt van een terminalexploitant, maar helaas nogal onpraktisch. Met name in Noordrijn-Westfalen constateren wij een grote onevenwichtigheid: invoer = 40' / uitvoer = 20' en dit zelfs bij een dalend exportvolume.
11. Het gebeurt telkens weer dat exportcontainers gewoon op een ander zeeschip worden gezet en wij de container weer naar Neuss moeten brengen.
12. De extra transportkosten (nu en dan naar de zeehaven) komen altijd ten laste van de goederen. Maar de eerder geplande importeur kan nu niet naar het binnenland, omdat de terugkerende exportkist het slot blokkeert. Ook dit is een aanzienlijke extra werklast die wij met het huidige aantal werknemers niet meer op een betrouwbare manier kunnen plannen.
13. Wij doen momenteel ons uiterste best om onze teams te versterken.
14. Wij hebben onze service in Rotterdam uitgebreid tot 24/7 om vertragingen zo goed mogelijk te kunnen opvangen.
15. Door het verminderde aantal exporten is het niet meer mogelijk om de capaciteit van binnenschepen en treinen in evenwicht te houden - onbalans.
16. Om de bevoorradingsketens zo stabiel mogelijk te houden, moet ook 's nachts en in het weekend meer worden getrukt.
17. Last but not least: De opwindende plannen van de spoorweginstellingen om het spoorweginstel na jaren van stilstand eindelijk te moderniseren.
Het gevolg, ook al merkt u het niet: In sommige weken, ondanks dezelfde vaste kosten, valt tot 50 % van de treinen uit.

Na veel beraadslagingen en intensieve interne discussies zijn wij helaas genoodzaakt niet alleen de vroegere toeslag voor de verstoring van de vervoersketen te verlengen, maar ook aan te passen.

Wij vragen uw begrip voor het feit dat wij genoodzaakt zijn deze toeslag per 01 juli 2022 te verhogen naar 25 €. Deze regeling is geldig tot onze terugroepactie.

Wij lossen er niet alle problemen mee op, maar dragen een steentje bij om de transportketens in ieder geval stabiel te houden.

...3



Rotterdam, 17.06.2022

Tot nu toe verminderen zelfs grote aanbieders hun afvaartschema's op veel routes - wij willen u de best mogelijke service blijven bieden en uw vertrouwen levend houden en bevestigen.

Wij hopen dat de situatie in de zomer van volgend jaar eindelijk zal verbeteren. Volgens onze informatie zullen nieuwe, zeer grote containerschepen de zeeën op, wat de situatie in de zeehavens zou moeten verlichten - of laten we zeggen: We hopen het.

Dit zou het werk voor ons allemaal eindelijk moeten vereenvoudigen en waarschijnlijk kunnen we de toeslagen weer verlagen of zelfs helemaal afschaffen.

Wij moeten al onze krachten bundelen - zonder de vervoersector zal het leven voor iedereen nog moeilijker worden. We dragen allemaal een grote verantwoordelijkheid - ook al hebben veel mensen zich dit nog steeds niet echt hebben gerealiseerd.

Blijf gezond.

Met vriendelijke groeten,

Optimodal Nederland B.V.

