

# Weer: samenwerken tegen leegrijden

## OPINIE TLM verplicht acceptatie alle transportopdrachten

**Hugo van Driel, verbonden aan de Erasmus Universiteit, vraagt zich af hoe de levenskansen voor het onlangs opgerichte samenwerkingsverband TLM zijn.**

Vijf wegvervoerders uit Rotterdam en omstreken hebben een samenwerkingsverband gepresenteerd, genaamd Truck Load Match (TLM). Deze samenwerking moet het 'leegrijden' in het containertransport terugdringen door het gezamenlijk gebruik van een bestaand planning-systeem, genaamd Paris (Nieuwsblad Transport, 10 juli en 17 juli). Volgens mijn zeker niet complete 'archieef' is dit na One Way Trucking (OWT, 1988), vrachttuitwisseling binnen VZV-verband met semafoons (1993), de Delta-Combinatie (1994) en een NOVEM-'taxicentrale' voor containers (1998) het volgende initiatief in de rij. Met uitzondering van OWT, dat nog steeds een overblijfsel kent in een terminal in Avelgem (België) en daaraan gekoppelde transport, zijn deze genoemde samenwerkingsverbanden voor zover ik weet een vroege dood gestorven of zelfs nooit van de grond gekomen.

Die openvolging van samenwerkingspogingen is eigenlijk wel een beetje een mysterie. De tarieven in het containerwegvervoer staan stelselmatig zwaar onder druk, dus zou je mogen verwachten dat de inefficiëntie inmiddels tot een minimum is teruggebracht. Uiteraard werken de verschillende partijen continu ook individueel aan efficiency-verbetering, maar nu - in deze barre tijden - blijken er toch nog veel onbenutte mogelijkheden te resteren; in het ge-

val van TLM een reductie van het leegrijden met 30 procent.

Hoe zijn de levenskansen van Truck Load Match (een term die net als One Way Trucking trouwens algemener gebruikt wordt)? Allereerst dient gezegd te worden dat het ene leegrijden het andere niet is. OWT was bijvoorbeeld gericht op het zoveel mogelijk vervangen van de kilometers met lege containers door kilometers met beladen containers in het internationale vervoer (door het combineren van de 'beladen' delen van twee rondritten, gebruikmakend van een containerdepot). Bij TLM gaat het blijkbaar om het in het algemeen verbeteren van de bezettingsgraad, inclusief ritten met lege containers naar men mag aannemen.

Bijzonder voor TLM is de verplichting aan de deelnemers om alle transportopdrachten aan te melden. Dat is nogal wat. Het is dus geen samenwerking waarin je alleen je 'vuiltjes' kan droppen. Truck Load Match kent als overeenkomst met One Way Trucking dat het een project is van een beperkt aantal wegvervoerders (vier stuks in het geval van OWT). Dit betekent dat de betrokkenheid van de vervoerders bij het initiatief hoog zal zijn, dat ze elkaar voldoende vertrouwen en dat ze de boel goed voorbereid hebben (de voorbereiding heeft meerdere jaren gekost). Hoewel er ongetwijfeld een strikte scheiding tussen het commerciële en het operationele vlak wordt aangebracht, is - gezien het verregaande karakter van de samenwerking - de zelfstandigheid van de deelnemende ondernemingen als zodanig in het geding.

Interessant is ook het geuite voorstellen de voordelen van 'Truck Load Match' niet 'één op één' door te geven

aan de klant. Dit roept niet alleen bij mij een wat sceptische reactie op (zie bijdrage op [www.chauffeursforum.nl](http://www.chauffeursforum.nl)). OWT hield indertijd de opdrachtgevers een tariefsverlaging van 10 tot 40 procent voor, tegen de achtergrond van de toegenomen (prijs-)concurrentie door de Rijncontainervaart (deze concurrentie tegen de binnenvaart viel uiteindelijk toch niet vol te houden). Typerend is dat er bij de lancering van OWT indertijd nogal wat kritiek uit de branche kwam, omdat dit soort innovaties de tarieven over de hele linie onder druk zou kunnen zetten ('je zou wel gek zijn om als vervoerder je eigen prijzen te verlagen').

Wellicht maakt het feit dat inmiddels merchant haulage overheerst in het wegcontainertransport de kansen op het zelf toeëigenen van de voordelen van de samenwerking voor de wegvervoerders iets groter, er van uitgaande dat de gemiddelde verlader minder zicht heeft op de containerstromen dan de gemiddelde reder. Maar het feit dat merchant haulage al geruime tijd dominant is, wijst er op dat de verladers de vinger aan de pols willen houden.

Je zou je zelfs kunnen afvragen: waarom hebben de bij Truck Load Match betrokken vervoerders dit nieuwe initiatief eigenlijk in de publiciteit gebracht? Dit is natuurlijk een naïeve vraag. Mogelijk willen deze bedrijven aan de opdrachtgevers laten zien dat zij hun activiteiten op een zo geavanceerd mogelijke wijze uitvoeren en dat zij - onder deze zo moeilijke marktomstandigheden - 'blijvertjes' denken te zijn.

*Hugo van Driel, Rotterdam School of Management, Erasmus University*