

Een stuurfout, goed verdienende Chinezen en vier andere oorzaken:



* Het Nieuwsblad/Antwerpen, Het Nieuwsblad/Oostende-Westhoek, Het Nieuwsblad/Vlaamse Ardennen - Gentse Rand, Het Nieuwsblad/Limburg, Het Nieuwsblad/Kortrijk-Waregem-Menen, Het Nieuwsblad/Pajot-Brussel-Rand, Het Nieuwsblad/Meetjesland - Leiestreek, Het Nieuwsblad/Leuven-Hageland, Het Nieuwsblad/Mechelen-Lier, Het Nieuwsblad/Waasland, Het Nieuwsblad/Kempen, Het Nieuwsblad/Roeselare-Tielt-Izegem, Het Nieuwsblad/Dender, Het Nieuwsblad/Brugge-Oostkust, Het Nieuwsblad/Aan Gent gebonden

Supermarkten, elektrozaken, meubelwinkels, speelgoedhandels en ga zo maar door: in alle sectoren kampen tal van winkels vandaag met grote tekorten. Dat meer en meer rekken leeg blijven, is een gevolg van een combinatie van factoren. En helaas ziet het er niet naar uit dat het snel opgelost zal zijn.

1. Een beter loon

Veel van de problemen in de winkels kunnen teruggebracht worden naar het feit dat meer mensen meer geld verdienen, zegt retailexpert Jorg Snoeck van Retail Detail. "In Azië bijvoorbeeld zie je een steeds groter wordende middenklasse die geld heeft en meer goederen koopt. Op acht jaar tijd is die middenklasse verviervoudigd in landen als China. Dat gaat over miljoenen mensen, en het betekent dat de fabriek van de wereld steeds meer voor zichzelf gaat produceren. En dat voelen wij, want voor ons wordt minder geproduceerd."

2. De lockdowns

En als er dan geproduceerd wordt voor of door ons, moet de productie de vraag kunnen bijhouden. Tijdens de coronacrisis is daar een probleem ontstaan omdat de vraag naar bijvoorbeeld elektronica-producten - zoals tv's, spelconsoles en smartphones - fel gestegen is.

"Door een tekort aan componenten loopt die productie vertraging op", legt Gino Van Ossel, professor retailmanagement aan de Vlerick Business School, uit. "En als dan ook nog eens heel wat bedrijven en fabrieken wereldwijd even de deuren gesloten hebben door de coronamaatregelen of -uitbraken, werden die vertragingen alleen maar groter. Die inhalen is niet zo eenvoudig."

3. Blokkage van het Suezkanaal

"Wat ook meespeelt in de problemen, is dat het Suezkanaal (voor containerschepen de belangrijkste verbinding tussen Azië en - Europa, red.) in maart een week geblokkeerd is geweest door het gestrande containerschip Ever Given", zegt Snoeck.

"Schepen zijn moeten rondvaren, de levertermijnen werden langer en vandaag zijn we nog altijd aan het inlopen. Daardoor zijn de prijzen gestegen om goederen naar hier te krijgen. De verwachting is dat het niet snel opgelost zal zijn en dat we dat ook wel zullen voelen in onze portemonnee, want dat zal doorgerekend worden."

4. File in haven

Er is ook een probleem in de havens, zegt Van Ossel. "In heel wat havens wereldwijd liggen de containerschepen dagenlang aan te schuiven voor ze kunnen aanmeren."

Volgens experts ligt wereldwijd een op de acht schepen te wachten om een haven binnen te varen. Voeg daar nog aan toe dat er ook een tekort is aan containers, aldus Van Ossel, "en je goederen verschepen wordt aanzienlijk moeilijker".

5. Chauffeurtekort

Die goederen raken niet vanzelf in de winkel, maar veel chauffeurs gaan met pensioen en de job is niet populair bij jongeren.

"Veel Oost-Europese truckers die hier jarenlang gereden hebben, zijn ook teruggekeerd naar hun thuisland om daar te rijden. Door de leveringsproblemen werden de arbeidsvoorwaarden er fors verbeterd", verklaart transporteconoom Eddy Van De Voorde (UAntwerpen). "Zonder vrachtwagenchauffeurs stopt de wereld met draaien, en dat beseffen we te weinig", aldus Isabelle De Maeght van sectororganisatie Febetra.

Ook in de winkels zijn er steeds vaker handen te kort om de producten in de rekken te leggen, voegt Van Ossel nog toe.

6. De strijd om grondstoffen

Wat volgens Snoeck ook niet over het hoofd gezien mag worden, is het feit dat de strijd om grondstoffen harder dan ooit woedt. "Grondstoffen vastkrijgen is essentieel in het hele verhaal. En China is daar enorme stappen in aan het zetten, waardoor Europa het steeds moeilijker heeft om die vast te krijgen. Daar dreigt dus een zeer groot probleem, want China gaat door de groeiende middenklasse, het meerkinderenbeleid en de langer levende bevolking blijven groeien en meer nodig hebben. En als ze via de Zijderoute hun greep verstevigen op Afrika, waar de middenklasse ook groeit, zal China complete controle krijgen over het productieapparaat."