

Hoe corona uw kerstcadeaus gegijzeld houdt

Liggen de sinterklaas- of kerstcadeaus straks op tijd in de winkel? Het is een vraag die u zich als consument wellicht nog niet stelde, maar die velen kop- zorgen bezorgt. Corona gooide de productieketen van heel wat goederen immers volledig in de war.

Begin augustus. In de haven van Ningbo-Zhoushan, op zo'n 250 kilometer van Shanghai, test een havenarbeider positief op het coronavirus. De autoriteiten grijpen meteen in. Alle openbare voorzieningen in de regio gaan op slot. Een woonwijk met 33.000 inwoners wordt vergrendeld. En zo'n 2.000 havenarbeiders moeten uit voorzorg in quarantaine. Gevolg: de op drie na grootste containerhaven ter wereld wordt door één besmetting nagenoeg lamgelegd. Er liggen op dat ogenblik zo'n veertig containerschepen op hun beurt te wachten. De meeste hadden een bestemming in Noord-Amerika of Europa. Maar in China lacht men duidelijk niet met een coronabesmetting.

Het sluiten van de Chinese megahaven is lang niet het enige 'akkefietje' dat zich het voorbije anderhalf jaar voordeed. Ook andere Chinese havens gingen, vanwege een enkele besmetting, volledig of gedeeltelijk op slot. Net als heel wat fabrieken, waar onder andere ook producten bestemd voor het Westen gemaakt worden. "Wat we zien, is een kettingreactie van havens en bedrijven die open en dicht en weer open en dicht gaan", zegt Thierry Vanelslander, econoom aan de UAntwerpen en gespecialiseerd in maritiem transport. "Eerst gingen er fabrieken dicht in China, daarna havens. En toen China weer openging, begon het bij ons. Ondertussen sluit China opnieuw fabrieken en havens bij een minste besmetting. Zo'n kettingreactie is voor de logistieke keten nefast. Er zijn heel weinig voorraden in de keten, waardoor het nodig is dat alles letterlijk blijft bewegen."

En laat nu net dat een probleem zijn. Schepen kunnen niet op tijd worden geladen en komen daardoor met vertraging aan in de volgende haven. Vanelslander: "Je kan niet zomaar een schip dat twee weken later dan gepland aankomt er eventjes snel tussen nemen. Die havens zitten al vol. Daardoor lopen die schepen een fikse vertraging op vooraleer ze kunnen doorvaren naar de volgende haven, waar je hetzelfde probleem krijgt. De totale vertraging kan behoorlijk oplopen."

En dan was er in maart van dit jaar nog de Ever Given, het containerschip dat wereldberoemd werd door een week lang het Suezkanaal te blokkeren. Het kanaal verbindt de Rode Zee met de Middellandse en is de kortste verbinding tussen Azië en Europa. Ongeveer 10 procent van de wereldhandel passeert via het kanaal. "Dat heeft de scheepvaart nog altijd niet verteerd. Meer nog, je kan dat nooit meer inhalen", zegt Vanelslander. "Het is niet zomaar door wat sneller te varen dat het opgelost is. Het zijn de havens die moeten meekunnen. En daar zit het compleet strop."

Door de problemen in de havens is de hele logistieke keten ontregeld. En ondertussen is de economie ook vroeger dan verwacht weer aan het aanzwengelen. Tijdens de coronacrisis hielden we met z'n allen een tijdje de hand op de knip, maar de afgelopen maanden zijn we meer en meer gaan kopen en ook online gaan bestellen. Al die spullen moeten ook vervoerd worden. Een groot deel van de consumptiegoederen die hier verkocht worden, komt vanuit Azië en wordt, omwille van de lagere loonkosten, ook daar geproduceerd.

Ook aan die productiekant loopt het momenteel fout. Door de grote vraag en de strenge coronaregels kunnen heel wat Chinese fabrieken amper volgen. Beste voorbeeld hiervan zijn de computerchips. Door de verhoogde vraag naar elektronica zijn er meer chips nodig. Het grootste deel daarvan wordt in Azië geproduceerd, maar de productiecapaciteit is wat ze is en je kan die niet zomaar opschalen. Het duurt jaren om een nieuwe fabriek te zetten. Onder andere het Zweedse Scania en Volvo Cars hebben het productieproces van hun producten in Europa al moeten stilleggen door een tekort aan elektronische chips.

We zitten dus langs alle kanten vast. Aan productiezijde kan men niet volgen en het transport loopt steeds meer strop. En dat terwijl de vraag naar scheepscontainers, door de gestegen vraag naar goederen, de hoogte in blijft gaan.

Het is een eenvoudige wetmatigheid in de economie: als de vraag opmerkelijk stijgt en het aanbod niet, dat stijgt onvermijdelijk de prijs. En dat is wat nu ook volop aan het gebeuren is. De prijzen voor containervervoer per zee swingen al enkele maanden de pan uit. Waar een container vanuit China naar Europa voor de coronacrisis nog 1.000 euro kostte, kan dat vandaag oplopen tot 6.000 euro, en in sommige gevallen zelfs 10.000 euro. De rederijen, die momenteel grote winsten boeken, worden er door sommigen openlijk van verdacht samen te spannen om die prijzen kunstmatig zo hoog te houden.

Dubbel probleem

"Dat wordt gezegd, maar er is weinig bewijs voor", meent Vanelslander. "De rederijen zijn altijd heel zware concurrenten geweest en ze vertrouwen elkaar voor geen haar. Dat ze nu zouden samenspannen, lijkt me erg onwaarschijnlijk. Het is niet dat ze schepen hebben liggen die ze niet willen laten varen om de prijzen hoog te houden. Alle beschikbare schepen varen, alleen liggen ze in plaats van een paar dagen in een haven daar soms enkele weken."

In normale tijden wordt zo'n piek in het maritiem transport of problemen door bijvoorbeeld havenstakingen voor een stuk opgevangen door meer voor luchttransport te kiezen. De vraag naar luchtvracht is ook significant gestegen, weet professor Wouter Dewulf, transporteconoom aan de UAntwerpen, gespecialiseerd in luchttransport. "Maar het luchtverkeer heeft gelijkaardige problemen als het maritiem transport. De vraag is gestegen, maar het aanbod is gedaald. Ongeveer de helft van alle luchtvracht werd voor corona vervoerd in de buik van de grote passagiersvliegtuigen op intercontinentale vluchten, zowel naar Azië als naar de Verenigde Staten. Die vluchten waren er tijdens corona zo goed als niet. Gevolg: ook hier zijn de prijzen de afgelopen maanden maal vier of zelfs maal vijf gegaan. We zitten dus met een dubbel probleem: een maritiem probleem én een probleem met de luchtvracht."

De gevolgen voor de consument zouden weleens heel groot kunnen zijn. Want gestegen transportkosten betekent in de eerste plaats dat het niet langer interessant is om goedkope goederen nog naar hier te transporteren.

"De eerste slachtoffers zullen inderdaad de zogenaamde low value goods zijn", zegt professor Dewulf. "Goedkoop speelgoed, kleding, meubels of kerstversiering bijvoorbeeld. Goederen die normaal via scheepscontainers naar hier komen. Dat zal nu duurder worden. Voor luchtvracht kiezen, heeft ook geen zin. Neem nu een plastic brandweerauto van 12 euro. Als je daar plots 10 euro transportkosten op moet betalen omdat je die per vliegtuig naar hier wil halen, dan krijg je die hier niet meer verkocht. Het resultaat zal wellicht zijn dat heel wat van die goedkope goederen hier niet meer zullen geraken."

De luchtvaart kan wel een aantal high value goods opvangen, denk aan iPhones, parfums en dergelijke. Voor dergelijke goederen is een hogere transportprijs niet aangenaam, maar kan die nog altijd wel binnen de aanvaardbare marge vallen. Al het wel zo goed als zeker dat de prijzen voor de consument zullen stijgen, meent professor Vanelslander. "Dat kan volgens mij niet anders. Of het nu door schaarste is omwille van de productie die niet kan volgen of door het transport dat strop zit, die extra kosten zullen onvermijdelijk doorgerekend worden aan de klant. We mogen wel stellen dat de prijs zal stijgen van de meeste producten die van overzee moeten komen. En het zullen vooral de producten zijn waar mensen geld voor willen neerleggen die nog naar hier zullen komen."

Winkelketens die het van hun goedkope prijzen moeten hebben, zitten dus met een probleem. Lagekostenwinkel Action, die ongeveer de helft van alle artikelen uit China haalt, probeert het hoofd alvast koel te houden. "Door onze schaal en ons volume kunnen we een groot deel van de impact absorberen", klinkt het bij de persdienst. Het bedrijf verwijst ook naar "goede contracten met de leveranciers" en antwoordt wat ontwijkend op de vraag of dit alles tot prijsstijgingen zal leiden. Action zal naar eigen zeggen "altijd de laagste prijs in de markt blijven bieden", maar het bedrijf verwacht wel dat de prijzen in de hele markt kunnen stijgen.

Meubelgigant Ikea maakte begin september al bekend dat het zelf schepen gaat charteren en zeecontainers gaat kopen om de strijd met de lege schappen aan te gaan. Door geen gebruik meer te maken van de rederijen, en het zelf te doen, probeert Ikea de kosten te drukken. Over hoeveel schepen en containers het gaat, wil het bedrijf niet kwijt.

Maar Vanelslander betwijfelt of dat een oplossing is. "De vraag is waar Ikea die containers en schepen gaat vinden. Het probleem is dat die gewoon niet voorhanden zijn. Je maakt ook niet zo snel snel containerschepen bij. Vroeger had je naast containerschepen nog zogenaamde general cargo-schepen, die goederen op palletten of in grote zakken vervoerden. Maar hun aandeel wordt kleiner en kleiner in het totale transport. Die verschuiving heeft ervoor gezorgd dat de rederijen die klassieke schepen verkocht hebben en alles ingezet hebben op containers. En daar is nu schaarste."

Chinees nieuwjaar

Hoe lang gaat dit nog duren? Moeilijk te voorspellen, meent zowel Dewulf als Vanelslander. Dewulf vermoedt dat de situatie in de luchtvracht na het Chinees Nieuwjaar, eind januari volgend jaar, zal verbeteren. Dan zal de vraag wereldwijd wat dalen en zullen er meer intercontinentale vluchten toegelaten worden. Maar volgens Vanelslander kan het evengoed nog een jaar langer duren. "Elke prognose is voorbarig. We gaan er nu van uit dat corona voorbij is. Maar in een groot deel van de wereld wordt amper of slecht gevaccineerd. Als je daar nieuwe golven krijgt of er komt een nieuwe variant die er opnieuw voor zorgt dat havens en fabrieken moeten sluiten, dan is de situatie heel onvoorspelbaar. En dan mag er ook niets anders meer fout lopen, zoals een nieuwe Ever Given."

Bovendien zou het weleens kunnen dat de rederijen de smaak te pakken krijgen voor het postcoronatijdperk. Vanelslander: "Misschien dat ze straks, als dit allemaal voorbij is, wél beslissen om te proberen die prijzen hoog te houden. Hiervoor maakten de meeste rederijen met hun transport zwaar verlies. Ze haalden winst uit het kopen en slim verkopen van schepen. Maar als je verlies maakt op je kernactiviteit, omdat transport veel te goedkoop is, dan is er iets mis met het systeem. Het valt nog af te wachten hoe dit verder evolueert."

We mogen ook wel eens nadenken of de praktijk van offshoring, het ver weg laten produceren van goederen omdat de loonkost daar lager is, wel de juiste strategie is, meent Dewulf. "We zien nu dat dit model kwetsbaar is. We hebben dat ook gezien met de mondkapjes en met andere beschermingsmiddelen. Als de productieketen in elkaar stuikt, heeft dat grote gevolgen. Bedrijven denken dus het best drie keer na vooraleer te beslissen om hun productie uit te besteden naar verre landen."

CATHY GALLE

Copyright © 2021 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden