

Twee logistieke levensaders dreigen toe te slibben: “En dat gaan grote rederijen binnenkort doorrekenen”



In het Panamakanaal staat te weinig water, en in het Suezkanaal zijn vrachtschepen het doelwit van Houthi-rebellen. Vrachtschepen zoeken andere routes en varen om, maar doen er zo een paar dagen langer over de reis. “En dat zullen de grote rederijen binnenkort doorrekenen.”

Het weerfenomeen El Niño blaast momenteel een warme maar vooral droge lucht over Centraal-Amerika. Het zorgt ervoor dat er maar geen druppel water wil vallen. De bevolking heeft er nu al de droogste maanden sinds 1950 achter de rug en er is nog geen verbetering in zicht. En dat heeft gevolgen voor het Panamakanaal. De sluisen van het kanaal dat de Stille Oceaan met de Atlantische Oceaan verbindt, worden onvoldoende gevoed.

Normaal gezien mogen er dagelijks 38 schepen door het kanaal. Dat werd in augustus al teruggebracht tot 32, vandaag mogen er nog maar 24 doorvaren. De vrees leeft ondertussen dat de limieten nog verstrengd zullen worden en dat de problematiek nog maanden zal aanhouden. Dat zegt ook Christa Sys, transporteconome aan de UAntwerpen. “Volgens de Panama Canal Authorities zal deze situatie nog tot minstens midden 2024 aanhouden en dat is bijzonder verontrustend. Schepen zoeken nu al andere manieren: velen kiezen ervoor om rond te varen en via het Suezkanaal Europa en ook ons land te bereiken.”

Maar aan het Suezkanaal volgt dan weer een nieuwe uitdaging. Sinds de geopolitieke spanningen in het Midden-Oosten en de oorlog in Gaza, zijn vrachtschepen een nieuw doelwit geworden voor rebellen. Schepen die het Suezkanaal willen bereiken, moeten via Bab el Mandeb, een 26 kilometer brede zeestraat tussen Jemen en Djibouti waar Houthi-rebellen liggen te wachten. De Houthi's hebben een groot gedeelte van Jemen in handen en zijn een bondgenoot van Iran en Hamas. Sinds het begin van de oorlog in Gaza proberen de rebellen de Palestijnen actief te helpen met aanvallen op Israëlische doelen, zoals vrachtschepen die van en naar Israël varen. Daarmee proberen ze ook hun positie in eigen land te verstevigen. Vorige week lanceerden ze verschillende aanvallen op vrachtschepen.

“Schepen die de regio willen vermijden, kunnen omvaren via Kaap de Goede Hoop bij Zuid-Afrika”, zegt Sys. “Dan duurt een reis naar ons geen 18 maar wel 24,5 dagen. Vooral de brandstofkosten worden zo een heel stuk duurder. Je moet toch rekenen op 100.000 tot 150.000 dollar dat er per schip bijkomt. Een kost die nu nog niet aangerekend wordt, maar we kunnen verwachten dat grote rederijen die binnenkort wel zullen doorrekenen.”

Problemen aan het Suezkanaal zijn ook voor ons land snel voelbaar. Dat heeft het vastgelopen schip Ever Given in 2021 alvast getoond. Amper zes dagen was het kanaal geblokkeerd, maar de economische schade was amper te overzien. Het hele incident zorgde er mee voor dat de prijzen van zeecontainers de lucht in gingen, waardoor goederentransport duurder werd en vervolgens ook de goederen zelf duurder werden. "Het Suezkanaal is zonder twijfel de belangrijkste hoofdslagader voor Europa en dus de Rotterdamse en Antwerpse havens. Het Panamakanaal is eveneens belangrijk, maar in mindere mate. Dat er zich nu op beide punten problemen voordoen, zullen we ook hier merken."

Voor onze kerstcadeaus hoeven we voorlopig niet te vrezen, die zouden hier hopelijk al moeten zijn.

Nina Bernaerts