

Historische containerprijzen bezorgen ondernemers kopzorgen



De Standaard* - 19 Aug. 2021
Pagina 18

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

Door de containerschaarste in de vrachtscheepvaart zien Belgische ondernemers transportkosten soms vertienvoudigen. 'Voor diamanten is er geen probleem, maar voor tuinmeubelen moet het niet meer gekker worden.'

'Dramatisch', noemt Nikolas Van der Veken van Fitnessking de explosieve prijsstijgingen voor vrachtvervoer over zee. Zowat 90 procent van de toestellen en artikelen die het familiebedrijf hier verkoopt, komt uit China. 'Maar waar we vroeger 1.800 tot 2.200 dollar betaalden om een container van 40 voet (ruim 12 meter lang, red.) te verschepen, kost die nu soms tot 24.000 dollar', zegt Van der Veken. 'Met grote vaste klanten hebben we op voorhand prijsafspraken gemaakt, maar als de transportkosten plots maal tien gaan, blijft er niets meer over van je winstmarge. Als ondernemer heb je normaal gezonde stress, maar nu zitten we permanent in turbulent weer.'

Niet alleen zijn de prijzen gestegen, de containers komen ook met weken vertraging aan, zegt Van der Veken - 'tot zes weken later'. Dat merken ze ook bij het West-Vlaamse grootwarenhuis Molecule. 'Vrijdag wilden we een actie lanceren, met een cadeautje voor de klanten, maar die moeten we al voor de derde keer uitstellen, omdat de container vertraging heeft', zegt bestuurder Jens Govaert. Daardoor raken ook de voorraden stilaan op: 'We hebben nog amper bureaulampen en de kerstartikelen dreigen te laat te komen', zegt Govaert, die de gestegen transportkosten 'te gek voor woorden' noemt.

'Hoogste niveau' ooit

Van fitnessstoestellen en meubelen over voeding en grondstoffen tot fietsonderdelen en elektronica: de aanvoerlijnen voor zowat alle producten die per container worden verscheept, kampen met vertragingen en kreunen onder de ongezien hoge prijzen (zie grafiek). Afhankelijk van de route liggen die vijf tot tien keer hoger dan een jaar geleden. Dat de containermarkt op 'de hoogste niveaus ooit' zit, aldus Alexander Saverys, komt volgens de ceo van de Belgische rederij CMB door de 'ongeziene vraag naar consumentengoederen en de enorme congestie in havens wereldwijd'.

Beide zijn het gevolg van de pandemie. 'Nadat de lockdowns fabrieken en havens wereldwijd hebben doen stilvallen, is er een dubbele inhaalbeweging op gang gekomen', zegt transporteconoom Thierry Vanelslander (UA). 'Nieuwe orders en al bestelde producten moesten tegelijk de boot op, en veel bedrijven wilden ook nog een extra voorraad aanleggen. De vraag is groot, het aanbod beperkt. Er zijn gewoon niet genoeg schepen en containers - ze waren voor corona al goed gevuld - en havens kunnen de toevloed niet aan.'

Bovendien raakte het druk bevaren Suez-kanaal in maart zes dagen lang geblokkeerd, nadat het containerschip Ever Given er was vastgelopen en honderden schepen in een file kwamen te staan. De gevolgen laten zich nog steeds voelen en 'de disrupties blijven elkaar opvolgen', zegt Lennart Verstappen, woordvoerder van de haven van Antwerpen. Zeven dagen geleden nog werd de haven van Ningbon-Zhoushan in China, de op twee na drukste ter wereld, gedeeltelijk stilgelegd door een coronauitbraak. Wanneer ze weer opengaat, is niet duidelijk. In mei legde corona al de haven van Shenzhen drie weken plat, waardoor schepen moesten worden omgeleid en de enorme vertragingen in andere havens alleen maar toenamen.

Economisch herstel

De containerschaarste remt ondertussen het economische herstel. 'Voor sommige laagwaardige producten zijn de transportprijzen te hoog geworden, waardoor ze niet meer worden aangeboden', zegt Vanelslander. Molecule-bestuurder Govaerts beaamt: 'Mocht je een container vol diamanten verschepen, dan is die prijsstijging geen probleem. Maar tuinmeubelen bijvoorbeeld nemen veel plaats in, en de transportkosten wegen zwaar door. Als ze verder stijgen, is dat niet meer haalbaar.'

Zolang corona niet onder controle is, zal het vrachtvervoer over zee verstoord blijven, denkt Vanelslander. 'In landen als China, die cruciaal zijn voor onze bevoorrading, is de vaccinatiegraad nog laag en zijn lockdowns het enige middel tegen het virus.' Saverys verwacht al 'een normalisering' in de loop van volgend jaar. 'De externe schokken zullen verdwijnen, en vanaf eind 2022 komt een groot aantal nieuwe schepen in gebruik.'

Tot dan zitten rederijen, die jarenlang zelf met kleine marges voeren, 'in een zetel' om hoge prijzen te vragen, zegt Van der Veken. Ook Washington maakt zich zorgen dat er te weinig concurrentie is in de markt, die voornamelijk door Europese en Aziatische rederijen wordt gecontroleerd, schrijft HetFinancieele Dagblad. 'Vandaag controleren de tien grootste rederijen 80 procent van de markt, terwijl dat in 2000 maar 12 procent was', staat in een decreet dat de Amerikaanse president Joe Biden vorige maand tekende om de concurrentie aan te wakkeren de 'exorbitante kosten' onder controle te krijgen. Maar in de Europese Unie blijft het voorlopig stil. Margrethe Vestager, die als EU-commissaris verantwoordelijk is voor mededinging, zegt in de Nederlandse zakenkrant dat ze de situatie 'nauwlettend' in de gaten houdt.

Korneel Delbeke

Copyright © 2021 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden