

Houthi-aanvallen Rode Zee - 'Niet de supermarkten, wel de autosector zal dit voelen'

'Niet de supermarkten, wel de autosector zal dit voelen'



8 EN HET NIEUWS

Houthi-aanvallen Rode Zee 'Niet de supermarkten, wel de autosector zal dit voelen'

De aanvallen van Houthi's in de Rode Zee beginnen ook in Europa voelbaar te worden. Er zijn vooral problemen met groenten en fruit uit Oost-Afrika en Azië. 'En mensen die een auto kochten, zullen misschien langer moeten wachten.'

De vijandige strijd voor een nieuw...
De Houthi's...
De aanval...
De aanval...
De aanval...

EXTRA HOOGTE ZOMERBEKORT
De...
De...
De...

MEET ZOLLS OORZAKEN
De...
De...
De...

'Per container zullen er 20 dollar extra kosten zijn door de langere route. Verdriedd over de inhoud van zo'n container gaat het om peanuts'

De...
De...
De...



De aanvallen van Houthi's in de Rode Zee beginnen ook in Europa voelbaar te worden. Er zijn vooral problemen met groenten en fruit uit Oost-Afrika en Azië. 'En mensen die een auto kochten, zullen misschien langer moeten wachten.'

De rederijen staan voor een moeilijk dilemma. Ze kunnen kiezen voor een snelle route via het Suezkanaal naar Europa, met het risico aangevallen te worden door Houthi's uit Jemen - die rebellen worden nu ook gebombardeerd door de VS en het Verenigd Koninkrijk omdat ze de wereldeconomie schaden. Of ze kunnen opteren voor een langere route via Zuid-Afrika, maar daarmee zijn ze wel minstens tien dagen langer onderweg. Uit cijfers van onderzoeksbureau Clarksons blijkt dat de meeste het zekere voor het onzekere nemen: het aantal containerschepen dat de route door de Rode Zee neemt, is met meer dan 90 procent gedaald.

Dat heeft vanzelfsprekend zijn invloed op de bevoorrading: 84 procent van alle goederen wordt in een of andere fase maritiem getransporteerd. Als dat dan tien dagen langer duurt dan gepland, moet dat wel tot verstoringen leiden. "Zestien procent van wat met containerschepen vervoerd wordt, zijn groenten en fruit", zegt professor Christa Sys, houder van de BNP Paribas Fortis Leerstoel Transport, Havens en Logistiek aan de UAntwerpen. "En daar zijn de gevolgen het grootst vanwege de houdbaarheidsdatum. Gember die uit China komt, heeft een fijne schil, waardoor die tien dagen extra wel voor beschadiging kan zorgen."

Maar ook voor bijvoorbeeld avocado's uit Kenia en druiven uit India geeft dat problemen. Een aantal Nederlandse supermarkten verhoogde uit voorzorg al meteen de prijzen van onder meer boter, zonnebloemolie en brood. In België zien we dat vooralsnog niet.

Niet zoals Oekraïne

"Uiteindelijk wegen deze problemen ook helemaal niet zwaar op het gehele assortiment in de supermarkt", zegt Gino Van Ossel, professor retailmanagement aan de Vlerick Business School. "Het gros van wat er in de rekken ligt, komt van binnen Europa en daar is helemaal geen probleem. En wat niet van binnen Europa is, komt dan weer vooral van over de Atlantische Oceaan. We mogen dit echt niet vergelijken met het begin van de oorlog in Oekraïne, toen er wel een grote impact was op onze winkelkar. Er zijn andere sectoren die het nu meer zullen voelen."

Van Ossel verwijst in de eerste plaats naar elektronica of textiel, vaak gefabriceerd in Azië. Maar ook de automobielsector blijkt nu al getroffen te worden. Volvo Gent heeft beslist om de werknemers van maandag tot woensdag drie dagen op technische werkloosheid te zetten omdat de versnellingsbakken niet tijdig geleverd zullen worden.

"Mensen die een auto gekocht hebben die nog geassembleerd moet worden, zullen rekening moeten houden met iets langere wachttijden", zegt Filip Rylant, woordvoerder van mobiliteitsfederatie Traxio. "Maar al bij al mogen we ook dit niet dramatiseren. Verwacht deze keer geen coronascenario's, waarbij de vertraging kon oplopen tot zes maanden. Nu is het een kwestie van weken."

Bovendien is er de afgelopen maanden een grote stockopbouw gebeurd. "Er zijn veel wagens beschikbaar: de parkings staan goed vol", zegt Rylant. "Dat is een geluk bij een ongeluk. De productie was de afgelopen maanden weer in volle gang. Maar het is wel heel vervelend voor de werknemers."

Dat het vooral een tijdelijk probleem zal zijn, daarvan is Sys ook overtuigd. "Er zal meer capaciteit nodig zijn omdat de schepen langer onderweg zijn. Maar daar zie ik geen enkel probleem. Na de covidcrisis zaten de rederijen op een berg cash (door het plotse herstel van de wereldeconomie was er toen enorm veel vraag naar vrachtvervoer, DT), waarmee ze nieuwe schepen zijn gaan kopen. Die komen nu op de markt. In bepaalde havens zal het wat drukker worden, maar daar zien we momenteel niet zoveel issues."

Extra kosten zijn beperkt

En toch, een langere reisweg betekent onvermijdelijk ook meer kosten. Zullen we dat merken in de winkel? Sys: "Ik heb het eens met mijn studenten berekend. Met een schip van 15.000 containers de route via Zuid-Afrika nemen, zal ongeveer één miljoen dollar (913.000 euro) extra kosten. Maar er wordt wel 700.000 à 800.000 dollar uitgespaard aan tolgeld, dat normaal gezien betaald moeten worden aan het Suezkanaal. Per container zullen er zo ongeveer 20 dollar extra kosten zijn. Verdeeld over de inhoud van zo'n container gaat het om peanuts. En zelfs als de rederijen fors doorrekenen en 1.500 dollar extra vragen - zoals we nu soms zien -, dan nog zullen we dat bijna niet merken aan de prijs."

Zullen rederijen nu een definitieve omslag maken en altijd kiezen voor de route via Zuid-Afrika. Sys: "Nee, zeker niet. Nog op dezelfde dag dat het probleem opgelost is, zullen ze de switch maken: het is goedkoper en sneller."

Het just-in-timeprincipe, waarbij er maar net zoveel wordt ingevoerd als nodig, wordt zo na de coronacrisis opnieuw op de proef gesteld. Is het niet beter om hiervan af te stappen en wat meer voorraden aan te leggen? "Ik ben daar niet van overtuigd", zegt Van Ossel. "Dit principe brengt enorm veel voordelen en minder kosten met zich mee: zo moet je minder opslagruimte huren. Je ziet nu ook dat veel supermarkten geen voorraad meer hebben en alles in de schappen leggen. Maar we moeten wel nog veel meer streven naar een spreiding van onze invoer, zodat we bepaalde producten niet altijd uit één bepaald land of streek importeren. Dat is essentieel, niet enkel voor de strategische producten."

DIMITRI THIJSKENS