

Containerkrapte zet nog meer druk op de aanvoerketens

Knack VIP - 17 Aug. 2021

De prijzen voor zeevrachten zijn astronomisch gestegen. Overal ter wereld is er een gebrek aan containercapaciteit. De oorzaken zijn velerlei en de impact is blijvend.

De zeevrachttarieven en de containerprijzen schieten de lucht in. De containerscheepvaart bevindt zich in een perfecte storm. De sluiting van enkele terminals en een inhaalbeweging van de mondiale productie leiden tot een verveelvoudiging van de vrachttarieven en vertragingen. Voor Christa Sys en Thierry Vanelslander, transporteconomen van de Universiteit Antwerpen, is het geen verrassing. Ze verwachten ook niet dat de problemen snel zullen overwaaien.

Wat is de oorzaak van de vertragingen en de knelpunten in de wereldwijde scheepvaart?

THIERRY VANELSLANDER. "Het komt door een opeenvolging van calamiteiten, waarvan de corona-uitbraak in maart vorig jaar de eerste was. Een jaar later blokkeerde het containerschip Ever Given het Suezkanaal. Door coronabesmettingen moesten recentelijk enkele grote Chinese haventerminals sluiten. De som van dat alles heeft het wereldwijde aanvoersysteem in de war gestuurd."

CHRISTA SYS. "Al die incidenten hebben een accordeonbeweging in de aanvoerketens veroorzaakt, die niet snel voorbij zal gaan. Dat accordeoneffect is blijvend. Daar zullen de bedrijven mee moeten leren leven."

Hoezo?

SYS. "Verschepers, bedrijven die hun producten vooral in containers verschepen, zagen de scheepvaart in het verleden vooral als drijvende magazijnen. De huidige ontwrichtingen maken hun duidelijk hoe fragiel dat systeem is. Daar zullen ze hun bedrijfsvoering op moeten instellen. Bijvoorbeeld door hun voorraden daaraan aan te passen."

VANELSLANDER. "Om geen last te hebben van opstoppingen, kunnen bedrijven enkel hun voorraden opbouwen. Maar ook dat heeft een prijs. Hoe je het ook draait of keert, de prijzen van bepaalde goederen zullen stijgen: ofwel omdat er een tekort aan is, omdat ze niet verscheept raken, ofwel door de hogere kostprijs van de voorraadbuffers."

Hoe fel zijn de containervrachttarieven gestegen, en wat drijft die stijging?

VANELSLANDER. "Afhankelijk van de route zijn de prijzen maal drie tot maal vijf gegaan."

SYS. "Zij die er zeker van willen zijn dat hun producten verscheept worden, veroorzaken die prijsstijgingen. De producenten en logistieke tussenpersonen zijn bereid veel te betalen voor containercapaciteit. Het gaat bijvoorbeeld om productiebedrijven die hun productie niet stil willen leggen, en tot elke prijs hun grondstoffen of halffabricaten geleverd willen krijgen."

Kunnen bedrijven niet gewoon terugkeren naar het oude normaal als al die knelpunten zijn opgelost?

SYS. "We zullen niet meer teruggaan naar dat oude normaal. De globalisering en de wereldwijde handel blijven van belang, maar in de toekomst zullen bedrijven veel meer moeten inzetten op diversificatie. Dan gaat het over voorraden, maar ook over nearshoring (productie dicht bij huis brengen, nvdv) of andere verschepingspatronen. De knelpunten hebben de bedrijven aangemaand om creatieve oplossingen te zoeken. Sommige hebben zelf schepen gecharterd in de plaats van dat via logistieke partijen te doen. Andere hebben zelf in containers geïnvesteerd of met collega-bedrijven samengewerkt om samen goederen te verschepen."

VANELSLANDER. "In de Verenigde Staten bekeken veel bedrijven voor de pandemie al of ze productie weer dichtbij konden brengen. In Europa zal dat debat ook weer opflakkeren. De loonkosten in China en andere lagelonenlanden stijgen. Daar komt de recente onbetrouwbaarheid rond verschepingen bovenop."

Wanneer zal de malaise voorbij zijn?

VANELSLANDER. "Dat is heel moeilijk in te schatten. Toen we hier vorig jaar de eerste tekenen van zagen, dachten we niet dat we er nu nog altijd mee zouden kampen. Er is geen termijn op te kleven."

Zal dit een blijvende impact hebben voor bedrijven en hun logistieke aanvoerketens?

SYS. "Het zet er hen in ieder geval toe aan meer na te denken over hun aanvoerketens, die ze vroeger als een vanzelfsprekendheid beschouwden. Door de extreem lage transportprijzen van de afgelopen jaren was niemand nog bereid om voor transport te betalen. En dan stijgt plots de prijs, is er meer bewustzijn van de rol van transport en dan zie je de markt zijn rol spelen."

VANELSLANDER. "Bedrijven moeten onthouden dat elk fenomeen dat onzekerheid met zich brengt, een effect zal hebben op de aanvoerketens. Dat hebben we met covid gezien, maar dat zal bijvoorbeeld ook met de klimaatverandering zo zijn. Die kan problemen veroorzaken. Zo hebben de overstromingen in ons land de spoorverbindingen naar het zuiden verhinderd. Dat heeft een impact gehad op de haven van Antwerpen, die meer op wegtransport heeft moeten inzetten. Ook de binnenvaart kan ernstig beïnvloed worden door de klimaatverandering. Havens die meer inzetten op het spoor en de binnenvaart kunnen daardoor minder betrouwbaar worden voor hun klanten."

De zeevrachttarieven en de containerprijzen schieten de lucht in. De containerscheepvaart bevindt zich in een perfecte storm. De sluiting van enkele terminals en een inhaalbeweging van de mondiale productie leiden tot een verveelvoudiging van de vrachttarieven en vertragingen. Voor Christa Sys en Thierry Vanelslander, transporteconomen van de Universiteit Antwerpen, is het geen verrassing. Ze verwachten ook niet dat de problemen snel zullen overwaaien.

THIERRY VANELSLANDER. "Het komt door een opeenvolging van calamiteiten, waarvan de corona-uitbraak in maart vorig jaar de eerste was. Een jaar later blokkeerde het containerschip Ever

Given het Suezkanaal. Door coronabesmettingen moesten recentelijk enkele grote Chinese haventerminals sluiten. De som van dat alles heeft het wereldwijde aanvoersysteem in de war gestuurd."CHRISTA SYS. "Al die incidenten hebben een accordeonbeweging in de aanvoerketens veroorzaakt, die niet snel voorbij zal gaan. Dat accordeoneffect is blijvend. Daar zullen de bedrijven mee moeten leren leven."SYS. "Verschepers, bedrijven die hun producten vooral in containers verschepen, zagen de scheepvaart in het verleden vooral als drijvende magazijnen. De huidige ontwrichtingen maken hun duidelijk hoe fragiel dat systeem is. Daar zullen ze hun bedrijfsvoering op moeten instellen. Bijvoorbeeld door hun voorraden daaraan aan te passen."VANELSLANDER. "Om geen last te hebben van opstoppingen, kunnen bedrijven enkel hun voorraden opbouwen. Maar ook dat heeft een prijs. Hoe je het ook draait of keert, de prijzen van bepaalde goederen zullen stijgen: ofwel omdat er een tekort aan is, omdat ze niet verscheept raken, ofwel door de hogere kostprijs van de voorraadbuffers."VANELSLANDER. "Afhankelijk van de route zijn de prijzen maal drie tot maal vijf gegaan."SYS. "Zij die er zeker van willen zijn dat hun producten verscheept worden, veroorzaken die prijsstijgingen. De producenten en logistieke tussenpersonen zijn bereid veel te betalen voor containercapaciteit. Het gaat bijvoorbeeld om productiebedrijven die hun productie niet stil willen leggen, en tot elke prijs hun grondstoffen of halffabricaten geleverd willen krijgen."SYS. "We zullen niet meer teruggaan naar dat oude normaal. De globalisering en de wereldwijde handel blijven van belang, maar in de toekomst zullen bedrijven veel meer moeten inzetten op diversificatie. Dan gaat het over voorraden, maar ook over nearshoring (productie dicht bij huis brengen, nvdr) of andere verschepingspatronen. De knelpunten hebben de bedrijven aangemaand om creatieve oplossingen te zoeken. Sommige hebben zelf schepen gecharterd in de plaats van dat via logistieke partijen te doen. Andere hebben zelf in containers geïnvesteerd of met collega-bedrijven samengewerkt om samen goederen te verschepen."VANELSLANDER. "In de Verenigde Staten bekeken veel bedrijven voor de pandemie al of ze productie weer dichterbij konden brengen. In Europa zal dat debat ook weer opflakkeren. De loonkosten in China en andere lagelonenlanden stijgen. Daar komt de recente onbetrouwbaarheid rond verschepingen bovenop."VANELSLANDER. "Dat is heel moeilijk in te schatten. Toen we hier vorig jaar de eerste tekenen van zagen, dachten we niet dat we er nu nog altijd mee zouden kampen. Er is geen termijn op te kleven."SYS. "Het zet er hen in ieder geval toe aan meer na te denken over hun aanvoerketens, die ze vroeger als een vanzelfsprekendheid beschouwden. Door de extreem lage transportprijzen van de afgelopen jaren was niemand nog bereid om voor transport te betalen. En dan stijgt plots de prijs, is er meer bewustzijn van de rol van transport en dan zie je de markt zijn rol spelen."VANELSLANDER. "Bedrijven moeten onthouden dat elk fenomeen dat onzekerheid met zich brengt, een effect zal hebben op de aanvoerketens. Dat hebben we met covid gezien, maar dat zal bijvoorbeeld ook met de klimaatverandering zo zijn. Die kan problemen veroorzaken. Zo hebben de overstromingen in ons land de spoorverbindingen naar het zuiden verhinderd. Dat heeft een impact gehad op de haven van Antwerpen, die meer op wegtransport heeft moeten inzetten. Ook de binnenvaart kan ernstig beïnvloed worden door de klimaatverandering. Havens die meer inzetten op het spoor en de binnenvaart kunnen daardoor minder betrouwbaar worden voor hun klanten."