



Zes maanden wachten op een vaatwasser en een jaar op een nieuwe auto of grasmaaier. Coronagolven, een tekort aan grondstoffen en een gigantische knoop in de wereldwijde containertrafiek hebben ons in een 'wachtlijsteconomie' gestort. "Ik vrees voor lege winkelrekken tussen Sinterklaas en Kerstmis."

"Mais monsieur, wij zijn helemaal uit Durbuy gekomen! Zeg niet dat u ons niet kunt helpen?" Niels Willemen is met zijn gelijknamige tuincentrum welbekend in de Antwerpse Kempen en omstreken. Maar dit had hij nog niet meegemaakt. "Uit alle hoeken van het land komen ze vechten voor grasmachines of bosmaaiers. Omdat er maar af en toe eentje binnenkomt, dat binnen een paar uur alweer weg is."

De branche van de bos- en grasmaaiers zit mee in de maalstroom van productie- en leveringsproblemen die de wereldwijde economie in zijn greep houdt. Onvoorstelbaar veel goederen zitten vast in containers, overal ter wereld. Welgeteld 2.411.904 teu (het equivalent van een container die twintig voet groot is, red.), berekende de website Vesselsvalue.

Geoliede machine

Hoe kan zo iets in godsnaam? We leven toch al jaren in een soepel geoliede globale economie, met vlotte wereldwijde transportlijnen, met "voor 23 uur besteld, morgen bij je thuis" op alle websites, met alles wat je wilt meteen voor je neus?

"Daar hebben we de afgelopen maanden toch een serieuze reality checkin gekregen", zegt Gert Van Gestel van Connect+, een groep die onder meer de elektrowinkels van Exellent, Expert en Selexion overkoepelt. "Eén: de vraag is gestegen door corona, dus er werd en wordt enorm veel gekocht sinds we meer thuis zijn. Twee: door corona zijn heel veel fabrieken stilgevallen omdat het personeel in quarantaine moest. Dus het aanbod was er niet. En drie: wat dan wel gemaakt werd, raakt niet tot hier omdat de leverschema's van de containertrafiek in de war liggen. Een aantal havens in China is een tijdlang dicht geweest, en daar is nog een schaarste aan grondstoffen bij gekomen."

Je zou toch verwachten dat zo'n systeem sneller weer op de been is. Er valt per slot van rekening geld mee te verdienen. Niemand is toch gebaat met twee jaar wachttijd voor de koersfiets van je dromen? Uiteraard niet, maar het is een zweep die ons parten speelt, zegt professor transporteconomie Thierry Vanelslander (Universiteit Antwerpen). "Het zogenaamde bullwhip- of zweepslageffect", zegt hij. "Dat begint met een klein golfje of knikje aan het begin, en dat deint verder en verder uit tot een enorme boog aan het einde van het touw."

Concreet slaat die zweep zo: een Chinese megahaven als Ningbo sluit een week door corona. "Dan rijden die camions al niet met de goederen van de fabriek naar de haven omdat ze die niet kunnen afzetten", zegt Eddy Wouters van de Antwerpse Scheepvaartvereniging. "Daarna weer wel, maar de nieuwe containers komen er dan ook alweer bij. Dat stapelt zich daar dus al op. Die week vertraging is daar al verlengd tot een paar weken. Dan komen die schepen hier te laat aan voor het normale vaarschema langs pakweg de havens van Rotterdam, Hamburg, Southampton en Antwerpen. Dan geraken de schema's hier ook in de war, waardoor hier ook dingen niet weg geraken uit de havens. Dat zijn veel tetrisklokjes die verkeerd staan. En zo is één week een paar maanden vertraging geworden."

Prijs maal tien

Veel vraag naar containers, weinig aanbod. Uit je eerste les economie weet je dan dat de prijs stijgt. De prijs om een container naar hier te krijgen is het afgelopen jaar vertienvoudigd: van minder dan 1.500 euro voor het traject Azië-Europa in februari 2020 naar ruim 12.000 euro nu.

"Die enorme prijzen betekenen dat goederen van lage waarde niet meer meegaan in die containers", zegt Vanelslander. "Een smartphone van 1.000 euro, dat zal nog wel lukken - als de fabrieken nog genoeg grondstoffen hebben om ze te maken. Maar goedkope meubelen, goedkope kerstverlichting? Dat wordt al veel moeilijker. Speelgoed ook. Ik vrees voor een sombere Sinterklaas en Kerstmis voor onze kinderen, met hier en daar toch lege rekken. De winkels gaan heel creatief moeten zijn, of oud speelgoed bovenhalen om toch iets te kunnen geven."

En hoelang gaat dat nog duren? "Ik lees links en rechts voorspellingen dat het tegen het voorjaar van volgend jaar opgelost zal zijn", zegt Vanelslander. "Wel, dat is puur gokken. In de praktijk kan je dat niet zeggen. Gaan er nog havens dichtgaan de komende maanden? Hoeveel coronagolven van nieuwe varianten komen er nog?"

Té afhankelijk van China

Een harde les dus. Een reality check, zegt ook Vanelslander. "Veel bedrijven beseffen nu dat ze zichzelf té afhankelijk hebben gemaakt van China, van Vietnam, van wat ver van ons zit. Een deel van de oplossing is hier dichtbij een grotere stock houden, al kost dat geld. Of bepaalde zaken dicht bij huis produceren, wat meer en meer bedrijven nu zullen doen."

Tekst: Tom Le Bacq