

Ook dit jaar komt uw pakje later aan



De Morgen - 13 Jan. 2022
Pagina 11

De logistieke nachtmerrie is nog niet voorbij. De door de pandemie veroorzaakte vertragingen zullen in 2022 aanhouden. Uw pakje zal ook nu langer onderweg zijn, en het wordt ook nog eens duurder.

Het voorbije jaar werd gedomineerd door een wereldwijde chaos in de logistieke aanvoer van allerlei producten en goederen. De gevolgen: lege winkelrekken, niet-geproduceerde wagens wegens chipstekorten of sinterklaaspakjes die noodgedwongen aangepast moest worden omdat die Playstation 5 ergens in een container op een Aziatische havenkaai stond te verkommeren.

Tijdens de pandemie kampte de containervaart met een enorme stijging van de consumentenvraag naar goederen en de realiteit dat de capaciteit tijdens de lockdowns in de eerste helft van 2020 moest inkrimpen. Het gevolg was dat een sterk gesynchroniseerd systeem uit zijn ritme geraakte. Het leidde tot flessenhalzen, waarvan de effecten vandaag nog altijd voelbaar zijn. Autoproducenten verwachten dat ze ook dit jaar nog kampen met tekorten in onderdelen. Alan Jope, CEO van Unilever, waarschuwde in Het Financieel Dagblad al voor aanhoudend hoge prijzen van voedingsgrondstoffen.

Specialisten zitten niet op één lijn of we het ergste nu hebben gehad en de logistieke machine in 2022 terug zal snorren als een tevreden poes. Transporteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen): "De containerprijzen zijn iets gedaald, al blijven ze wel op een substantieel hoog niveau. Ook de tarieven van de cargo bij de luchtvaart, zijn aan het afzakken." Die cargo werd het voorbije jaar fors meer ingezet om de chaos in de containertrafiek te ontlopen. Tot groot jolijt van bijvoorbeeld Liège Airport. Dat verwerkte in 2021 meer dan 1,4 miljoen ton vracht, een stijging met ruim een kwart tegenover 2020. "De wereldwijde verstoring van toeleveringsketens heeft in 2021 onze groei aangespoord", zei CEO Laurent Jossart.

Terwijl Dewulf in de daling van tarieven een goede graadmeter ziet om te besluiten dat de toestand verbeterd is, klinkt Randy Chen, vicevoorzitter van rederij Wan Hai Lines, minder enthousiast. Hij bekijkt de opgang van de omikron met argusogen. "Elke keer dat we een covidgerelateerd incident hebben, is het als een auto-ongeluk op een snelweg waarbij alle rijstroken versperd raken," zegt Chen in de Financial Times. Hij heeft zijn blik gericht op wat China - waar zeven van de tien grootste containerhavens ter wereld liggen - zal doen. De huidige coronaregels om omikron te counteren zijn vrij rigoureuus en leiden al tot voedseltekorten in de grootsteden Xi'an en Yuzhou. Peking doet er alles aan om de economische hub Tianjin, met zijn immense zeehaven, vrijwaren. Of dat lukt is nog maar de vraag, met Chinees Nieuwjaar voor de deur waarbij veel mensen over en weer reizen naar familie.

De zenuwen staan niet alleen gespannen in Azië. In de havens van Los Angeles en Long Beach, de toegangspoort van de VS voor Aziatische import, is er al sprake van een ernstige congestie. De schepenfile voor de terminals is een barometer geworden voor de wereldwijde stuipertrekkingen van de bevoorradingsketen. Het aantal wachtende containerschepen - meer dan honderd voor het weekend - heeft een recordhoogte bereikt. Volgens Kuehne + Nagel, een Zwitserse logistieke groep, waren de havens vorige week goed voor 22 procent van de scheeps capaciteit die wereldwijd op een losplaats wachtte.

De Amerikaanse pakketvervoerder FedEx waarschuwde al dat de stijgende gevallen van de omikronvariant hebben geleid tot personeelstekort en vertragingen. De hele transportsector staat bijgevolg op scherp. Het maakt dat de wereld van de logistiek nu over 'just in case' in plaats van 'just in time'. "Als schepen langer onderweg zijn door vertragingen in andere havens, werkt dat tot bij ons door", zegt Gert Ickx, woordvoerder van de haven van Antwerpen. "Of ze komen buiten schema aan, hebben meer containers mee dan voorzien. Daar zijn we nog niet van verlost."

Peperduur jaar

Zelfs als omikron meevalt en niet meteen leidt tot lockdowns of grote onderbrekingen in de productie is het geen business as usual in 2022. De Logistics Managers' Index, een internationale maatstaf bij professionals uit de toeleveringsketen, wijst uit dat het opslaan en transporteren van goederen in ieder geval ook dit jaar peperduur blijft.

"In het decennium dat aan het coronavirus voorafging, was het containerverkeer zo goedkoop dat de sector door overcapaciteit moeite had om winst te maken", analyseert Dewulf. Sommige maatschappijen gingen failliet en er kwamen fusies. Nu hebben de negen grootste scheepvaartmaatschappijen ter wereld 83 procent van de tonnage in handen. "Die machtige spelers hebben er alle belang bij om wat stemmingmakerij rond de hele keten te maken, zodat ze de hogere prijzen kunnen blijven verantwoorden."

Volgens haveneconoom Bart Kuipers van de Erasmus Universiteit kostte een 40 foot-container van Shanghai naar Rotterdam voor de coronacrisis 2.000 dollar (ongeveer 1750 euro), nu is dat minstens 8.000 dollar. Voor een container vol goederen met een waarde van honderdduizenden euro's maken hogere tarieven niet zo veel uit. Dat is anders voor een container met spullen die via webshops goedkoop worden verkocht.

LIEVEN DESMET

Copyright © 2022 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden