

In de grote Chinese havens stapelen de containers zich op, terwijl de vrachtschepen er voor anker liggen. De aanvoerketen van de wereldhandel is verstoord, en dat voelen alle havens in de wereld, ook de onze. Een nieuwe logistieke keten dringt zich op.

Normaal gesproken duurt het zes weken om goederen te verschepen tussen Europa en Azië. Momenteel is dat drie keer langer. Dat is een gevolg van wat in scheepvaartkringen het 'zweepslagffect' heet. "Het einde van een zweep geeft de hardste slag", zegt Thierry Vanelslander, docent havenconomie en logistiek aan de Universiteit Antwerpen. "De minste rimpeling aan het begin van de logistieke keten veroorzaakt almaar grotere hinder richting de eindbestemming. Rederijen laten hun schepen die Sjanghai uiteindelijk toch kunnen verlaten, trager varen in functie van het moment dat ze een gaatje in hun planning vinden waarop ze gelost kunnen worden." En zo leiden de covidmaatregelen van de Chinese regering tot chaos in onze havens.

In Antwerpen merken ze daar voorlopig weinig van. "De voorbije weken verliep de afhandeling van schepen uit en naar China nog in het gewone tempo", zegt Yves Adriaensen, market intelligence manager van Port of Antwerp Bruges. "De volgende weken merken we daar de eerste effecten van. We verwachten veel problemen omdat de leveringsschema's door elkaar gehaald worden."

De haven van Hamburg heeft nu al problemen. Het is meestal de eerste aanleghaven voor schepen uit China. "Omdat het aandeel van Chinese trafieken relatief veel groter is dan in Antwerpen, heeft de lockdown van Chinese havens in Hamburg grotere gevolgen", zegt Christa Sys, docent maritieme transportconomie aan de Universiteit Antwerpen. "Hamburg zit technisch gezien vol. De schepen worden er traag gelost en lege containers raken niet op tijd aan boord."

Antwerpen heeft wel nog wat speling om schommelingen en aanvoerproblemen op te vangen. De containertrafiek daalde in het eerste kwartaal met ongeveer 2,5 procent tegenover eind 2020. "Daardoor kan Antwerpen de logistieke problemen wat meer onder controle houden", merkt Sys op.

Wilfried Lemmens, directeur van de Koninklijke Belgische Redersvereniging, voorspelt op middellange termijn wel problemen. "Momenteel is er minder aanvoer van goederen uit China", klinkt het. "Maar zodra de lockdowns worden opgeheven, zullen die schepen massaal worden behandeld en met goederen richting Europa varen. Omdat er plots veel vraag is en te weinig aanbod, zullen de tarieven wellicht stijgen" (zie kader Containervervoer werd net wat goedkoper).

Ook Yves Adriaensen verwacht na het opheffen van de lockdowns in China een toevloed van schepen. "Als al die schepen naar Europa stomen, moet er permanent heen en weer worden geschoven tussen de havens. Het wordt dan pompen of verzuipen."

Ook de logistiekedienstverleners bereiden zich voor. Pascal Vranken, commercieel directeur van de Limburgse logistieke groep H. Essers, wijst erop dat ook de binnenlandse terminals en de logistiek de gevolgen van een aanvoerstorm zullen voelen. "Maar wij hebben uiteraard scenario's klaarliggen om die toevloed op te vangen." Het bedrijf biedt ook een alternatief. Sinds 2016 heeft het een rechtstreekse treinverbinding tussen Genk en de zeehavens van Sjanghai en Guangzhou en terminals in Chongqing (Yangtzerivier) en Zhengzhou (Gele Rivier). Van terminal tot terminal duurt het treinvervoer zestien dagen, sneller dus dan over zee. "De verbinding kwam extra in de belangstelling toen de Evergreen het Suezkanaal blokkeerde", zegt Vranken. "Veel klanten bleven er nadien een beroep op doen. Ik verwacht dat de vraag voor dat spoortraject de komende maanden nog toeneemt."

Lessen getrokken

Vranken signaleert ook dat zijn klanten in de farmaceutische en chemische sector lessen trekken uit de vroegere logistieke ellende. "Ze produceren meer lokaal en bouwen ook voorraden op dichterbij huis", zegt hij. "In plaats van chemische liquide bulkgoederen direct te verpakken en just in time naar hun fabrieken te laten vervoeren, slaan onze klanten die nu in bulk op in onze magazijnen in Wilrijk en Bergen-op-Zoom. Wij stoppen die voor hen in containerpaletten of vaten. Zo bouwen onze klanten een buffer op tegen logistieke disruptie."

Dat gaat in tegen de filosofie van just in time, waarmee bedrijven kosten bespaarden op dure voorraden. "Dat principe werd op grote schaal geïntroduceerd door Toyota", zegt Roel Gevaers, docent supplychainmanagement aan de Universiteit Antwerpen. "Het heeft decennia gewerkt, iedereen deed het. De eerste lockdowns, de Evergreen, de brexit en de oorlog in Oekraïne brachten heel wat verdoken problemen naar boven. De lockdown in Sjanghai maakt het nu voor iedereen duidelijk dat het loont om de voorraden en de productie dichterbij huis te houden en te spreiden." Thierry Vanelslander beaamt dat: "De meeste ondernemers hebben lessen getrokken uit de vorige schokken. Hun magazijnen zijn tot de nok gevuld, wat de komende aanvoerschok minder problematisch maakt." Uiteraard brengt dat meerkosten met zich. "De stijgende arbeidskosten en het duurdere transport maakten de productie in China al wat minder vanzelfsprekend. Daar komt nu de logistieke hertekening bovenop."

"De beperking van just in time en de kortere aanvoer- en productielijnen maakt veel handel inderdaad duurder, maar ook robuuster en duurzamer", vult Gevaers aan. "Bovendien zorgt die evolutie voor meer toegevoegde waarde en dus werkgelegenheid in Europa."

Als de handelsstromen verschuiven, kan dat kansen scheppen voor onze havens. "De trend naar minder intercontinentale trafieken kan de short sea shipping tussen Europese bestemmingen versterken", beklemtoont Vanelslander. "En dat is een sterk punt van Antwerpen, Zeebrugge en Gent."

