

Productieketen onder druk door aanvallen in de Rode Zee



Het conflict in het Rode Zeegebied blijft uitdijen. Terwijl de Jemenitische Houthi-rebellen zich steeds agressiever opstellen, laten de Amerikanen en hun bondgenoten geen moment onbenut om terug te slaan.

Intussen is de scheepvaart twee maanden verstoord en daar begint de wereldhandel de gevolgen van te dragen. “Maar consumenten moeten nog niet vrezen voor forse prijsstijgingen.”

In de Gentse fabriek van Volvo heeft de band drie dagen stilgelegen. Door de verstoorde scheepvaart aan het Suezkanaal ondervindt de Zweedse autobouwer problemen met de levering van versnellingsbakken. De Amerikaanse autofabrikant Tesla kondigde aan dat hij de productie in zijn giga-fabriek nabij Berlijn stillegt van 29 januari tot 11 februari. Ook de meubelgigant IKEA waarschuwde er eind vorig jaar al voor dat er lege rekken zouden kunnen opduiken door problemen met de leveringen. En ook bepaalde groenten en fruit zullen niet tijdig in de versafdeling van de supermarkten geraken.

Al die problemen zijn terug te brengen tot het escalerende conflict in de Rode Zee. Houthi-rebellen nemen sinds midden november containerschepen en tankers onder vuur in Bab El Mandeb. Die zeestraat van amper 26 kilometer breed, gekneld tussen het Midden-Oosten en het Afrikaanse land Djibouti, is de rechtstreekse toegangspoort tot het Suezkanaal.

De rebellen, die gesteund worden door Iran, vallen de schepen aan met drones en raketten, of kapen ze. De Jemenitische groepering claimt dat te doen als vergelding voor de Israëlische bombardementen op Gaza en zegt de aanvallen voort te zetten tot Israël de oorlog stopt.

Eind vorig jaar is daarom een multinationale maritieme coalitie, Operation Prosperity Guardian, opgericht, om de scheepvaart in de regio te beschermen. Amerikaanse fregatten, met steun van negen andere landen, patrouilleren in de regio. De voorbije weken hebben het Amerikaanse en het Britse leger succesvol aanvallen uitgevoerd op Jemen, om de rebellen te raken, al lijken die zich daar niet door te laten stoppen.

Poort der Tranen

Het Suezkanaal is de vierde meest gebruikte scheepvaartroute, waardoor het een belangrijke levensader van de wereldeconomie is. 12 procent van alle scheepvaart passeert er. Om de problemen te omzeilen, varen grote rederijen als het Deense Maersk, het Duitse Hapag-Lloyd en het Franse CMA CGM niet langer langs de gevaarlijke 'Poort der Tranen'. Ze kiezen voor de langere route via Kaap de Goede Hoop, het meest zuidelijke punt van het Afrikaanse vasteland en afhankelijk van de lading een omweg van pakweg tien dagen.

“De problemen in de toelevering zijn vooral terug te brengen tot het moment”, zegt Christa Sys, professor maritieme economie aan Universiteit Antwerpen. “Enerzijds kiezen sommige rederijen voor de langere route, anderzijds naderen we het Chinese Nieuwjaar, waardoor cargo misschien niet tijdig op een schip raakt en de producten mogelijks iets langer onderweg zullen zijn. Daarnaast weten we niet hoeveel fabrikanten hebben geleerd uit de coronacrisis. Ze hebben jarenlang hun voorraad aangelegd volgens het just-in-time-principe, waarbij ze alleen bestelden wat nodig was. De pandemie veroorzaakte problemen in de toeleveringsketen, waardoor sommigen overschakelden op het just-in-case-principe, waarbij de voorraden werden verhoogd, om het risico op tekorten te vermijden.”

'De maritieme wereld is enorm veerkrachtig. Ze zal zich niet laten tegenhouden door deze ontwikkelingen'

Christa Sys

professor maritieme economie

De kans dat nog enkele bedrijven met toeleveringsproblemen geconfronteerd worden, is dus niet uit te sluiten. “Maar de consumenten hoeven nog niet te vrezen voor forse prijsstijgingen”, zegt professor Sys. Dat illustreert ze aan de hand van een 20.000 TEU-schip, een containerschip met ruimte voor 20.000 twintigvoetcontainers, dat met 15.000 containers wordt geladen. De volledige capaciteit van een containerschip wordt nooit benut. Als dat schip door het Suezkanaal vaart, moet het tussen 700.000 tot 800.000 dollar aan tolgeld betalen. Als het schip omvaart via Kaap de Goede Hoop, dan verbruikt het meer. Voor die tien dagen extra komt dat op 1,125 miljoen dollar meerkosten. Het verschil met het uitgespaarde tolgeld is dus 200.000 tot 300.000 euro, of amper 15 tot 20 dollar per container. Die extra kosten zouden niet tot hogere prijzen mogen leiden.

Wereldhandel

Dat neemt niet weg dat de wereldhandel in november en december met 1,3 procent is gedaald, volgens een berekening van de Duitse denktank IFW Kiel. Al is die vertraging niet helemaal toe te schrijven aan het conflict in het Rode Zeegebied, zegt professor Sys: “De vraag is al enig tijd lager, onder meer door de hogere energieprijzen of de bewustwording dat we voor meer duurzame producten moeten kiezen.”

Daar ligt het grote verschil met de tekorten uit coronatijden. Die tekorten werden gestuwd vanuit aanbodzijde, omdat containerschepen niet konden uitvaren door lockdowns en beperkingen. De beperking ligt nu aan de vraagkant, waardoor onder meer ook de prijzen van containers al opmerkelijk zijn teruggevallen, zelfs tot onder het niveau van voor de pandemie.

Dat neemt dat weg dat een groot deel van het potentieel van het Suezkanaal onbenut blijft. De denktank IWF Kiel berekende dat in november nog dagelijks 500.000 containers door de Rode Zee werden vervoerd. Vandaag zouden dat er nog 200.000 zijn. Dat is veel minder dan verwacht, maar de regio is dus niet helemaal verlaten. “Schepen die een link hebben met Rusland, China of Iran kiezen wel nog voor die kortere route”, zegt Sys. “Ze hebben niets te vrezen van de rebellen. Anderen nemen het risico en schakelen het automatische traceersysteem uit om door de engte te passeren.”

Dat berekende risico is deels toe te schrijven aan het feit dat er geen alternatief is. 86 procent van alle goederen wereldwijd, van grondstoffen tot eindproducten, wordt minstens een keer via de maritieme weg vervoerd. Luchtverkeer is meestal geen optie. Er zijn minder vliegtuigen dan schepen, en ze hebben minder capaciteit. Sommige onderdelen, zoals voor de auto-industrie, zijn simpelweg te zwaar om met een cargovliegtuig of in de buikruimte van een passagiersvliegtuig vervoerd te worden. Het marktaandeel van het spoor is wel licht toegenomen, maar die groei is onvoldoende groot om van een echte verschuiving te spreken. Bovendien ligt daar het conflict tussen Rusland en Oekraïne letterlijk in de weg.

“Omvaren via Kaap de Goede Hoop is dus een valabel alternatief en zal het nieuwe normaal worden”, zegt professor Sys. “De maritieme wereld is enorm veerkrachtig. Ze zal zich niet laten tegenhouden door deze ontwikkelingen.”