

Corona stuwt vrachttarieven naar ongeziene hoogte

Knack VIP - 28 Feb. 2020

Het tijdelijk wegvallen van China als handelspartner heeft een enorme impact op de vrachtstromen en -prijzen van en naar de Aziatische grootmacht. De vervoerscapaciteit voor goederen is gekelderd, waardoor de prijzen de hoogte in schieten.

In de transportsector richt het coronavirus een ravage aan. De vrachtcapaciteit van en naar China is gedecimeerd. "De capaciteit voor luchtvracht met gewone passagierstoestellen is met liefst 83 procent teruggevallen", zeggen Wouter Dewulf, transporteconoom aan Universiteit Antwerpen en Aris Munandar van het luchtvaartstudiebureau Studium@ScalDIM. "Er wordt nog nauwelijks gevlogen tussen Europa en China. Sommige maatschappijen vliegen nog enkel om politieke redenen, en met een veel lagere frequentie, naar Peking en Hongkong. Maar die toestellen zijn zo goed als leeg."

De Chinese vraag is enorm gedaald, omdat het leven er volledig is stilgevallen. Toch blijkt dat niet genoeg om de prijsdruk op de vrachttarieven te verlagen. "Ook in het zeevrachtverkeer is de capaciteit enorm gedaald, vooral door de lagere productie in China. Dat effect moet zich echter nog volop laten voelen, want schepen zijn gemiddeld 35 dagen onderweg."

Het coronavirus gooit ook zand in de radarwerken van veel luchtvaartmaatschappijen. "De beschikbare capaciteit aan vrachtvliegtuigen neemt ook af door de veel moeilijkere operaties. Het vliegpersoneel overnacht bijvoorbeeld niet meer in China. Dat alles maakt dat het aanbod zowat gehalveerd is, vooral door de sterk verminderde productie in en de export vanuit China. We zien een sterk verhoogde prijsdruk voor vrachtverkeer naar China door de dalende capaciteit", zeggen Dewulf en Munandar.

TRENDS. De luchtvaartmaatschappijen mogen zich dus opmaken voor een bar slecht eerste kwartaal van 2020?

DEWULF EN MUNANDAR. "Voor de luchtvaartmaatschappijen is het coronavirus een gigantisch probleem. Heel wat vaste kosten, zoals kantoorpersoneel, leasekosten voor de toestellen, kosten voor het vliegend en grondpersoneel, blijven doorlopen, terwijl er geen inkomsten zijn op die routes, omdat de vliegtuigen aan de grond blijven. Maatschappijen in China, zoals Hong Kong Airlines, Cathay Pacific en Hainan Airlines, hadden het al moeilijk door de protesten in Hongkong en een grote schuldgraad (van Hainan Airlines, n.v.d.r.). Die maatschappijen komen nu nog meer in de problemen. In het Chinese binnenland, de derde grootste luchtvaartmarkt ter wereld, wordt amper nog gevlogen. De meeste Chinese luchtvaartmaatschappijen zijn echter in staatshanden en het lijkt erop dat de Chinese overheid wel zal tussenkomen."

En in West-Europa?

DEWULF EN MUNANDAR. "Twee Europese vrachtmaatschappijen die vooral naar China vlogen, hebben deze week de boeken al neergelegd. Europese luchtvaartmaatschappijen met veel verbindingen naar China, zoals British Airways, Lufthansa, AirFrance-KLM en Finnair, zullen ongetwijfeld een bijzonder slecht eerste kwartaal rapporteren. Het ziet er ook niet naar uit dat het coronaprobleem snel opgelost zal zijn, wat ongetwijfeld een impact zal hebben op het tweede kwartaal. Als het virus zich zou verspreiden over Europa, en de Europese toeristen een tijdlang niet meer reizen, kan ook dat een bijkomende impact hebben op andere luchtvaartmaatschappijen."

Wat zijn de gevolgen voor de bevoorradingsketen bij ondernemingen in het Westen?

DEWULF EN MUNANDAR. "De impact laat zich in eerste instantie voelen bij eerder duurere goederen, die traditioneel met de lucht vervoerd worden, zoals elektronica, geneeskundige producten, hoogwaardige halffabricaten. Wanneer de bedrijven hier door hun voorraden zitten, zal dat probleem zich manifesteren. Voor goederen die traditioneel met het schip vervoerd worden, zoals goedkopere halffabricaten, plastics, zal dat effect er ook zijn, ik vermoed over een maand. Het toont aan hoezeer onze bevoorradingsketens wereldwijd verbonden en kwetsbaar zijn geworden. Er gebeurt iets in China, en dat breidt zich geleidelijk uit naar andere landen. Eerdere effecten zoals bij SARS en MERS waren ook voelbaar, maar nu zijn de impact en de verwevenheid met China veel groter dan toen, want ook hoogwaardige producten komen nu uit China."

Hoe zwaar zal het coronavirus de volgende maanden wegen op de economische groei?

DEWULF EN MUNANDAR. "Op voorgaande, gelijkaardige crises volgde een snelle heropleving. Na een kort en krachtig inhaalmanoeuvre kwam de economie snel weer op het niveau van vóór de crisis."

In de transportsector richt het coronavirus een ravage aan. De vrachtcapaciteit van en naar China is gedecimeerd. "De capaciteit voor luchtvracht met gewone passagierstoestellen is met liefst 83 procent teruggevallen", zeggen Wouter Dewulf, transporteconoom aan Universiteit Antwerpen en Aris Munandar van het luchtvaartstudiebureau Studium@ScalDIM. "Er wordt nog nauwelijks gevlogen tussen Europa en China. Sommige maatschappijen vliegen nog enkel om politieke redenen, en met een veel lagere frequentie, naar Peking en Hongkong. Maar die toestellen zijn zo goed als leeg." De Chinese vraag is enorm gedaald, omdat het leven er volledig is stilgevallen. Toch blijkt dat niet genoeg om de prijsdruk op de vrachttarieven te verlagen. "Ook in het zeevrachtverkeer is de capaciteit enorm gedaald, vooral door de lagere productie in China. Dat effect moet zich echter nog volop laten voelen, want schepen zijn gemiddeld 35 dagen onderweg." Het coronavirus gooit ook zand in de radarwerken van veel luchtvaartmaatschappijen. "De beschikbare capaciteit aan vrachtvliegtuigen neemt ook af door de veel moeilijkere operaties. Het vliegpersoneel overnacht bijvoorbeeld niet meer in China. Dat alles maakt dat het aanbod zowat gehalveerd is, vooral door de sterk verminderde productie in en de export vanuit China. We zien een sterk verhoogde prijsdruk voor vrachtverkeer naar China door de dalende capaciteit", zeggen Dewulf en Munandar. TRENDS. De luchtvaartmaatschappijen mogen zich dus opmaken voor een bar slecht eerste kwartaal van 2020? DEWULF EN MUNANDAR. "Voor de luchtvaartmaatschappijen is het coronavirus een gigantisch probleem. Heel wat vaste kosten, zoals kantoorpersoneel, leasekosten voor de toestellen, kosten voor het vliegend en grondpersoneel, blijven doorlopen, terwijl er geen inkomsten zijn op die routes, omdat de vliegtuigen aan de grond blijven. Maatschappijen in China, zoals Hong Kong Airlines, Cathay Pacific en Hainan Airlines, hadden het al moeilijk door de protesten in Hongkong en een grote schuldgraad (van Hainan Airlines,

nvdr). Die maatschappijen komen nu nog meer in de problemen. In het Chinese binnenland, de derde grootste luchtvaartmarkt ter wereld, wordt amper nog gevlogen. De meeste Chinese luchtvaartmaatschappijen zijn echter in staatshanden en het lijkt erop dat de Chinese overheid wel zal tussenkomen."En in West-Europa?DEWULF EN MUNANDAR. "Twee Europese vrachtmaatschappijen die vooral naar China vlogen, hebben deze week de boeken al neergelegd. Europese luchtvaartmaatschappijen met veel verbindingen naar China, zoals British Airways, Lufthansa, AirFrance-KLM en Finnair, zullen ongetwijfeld een bijzonder slecht eerste kwartaal rapporteren. Het ziet er ook niet naar uit dat het coronaprobleem snel opgelost zal zijn, wat ongetwijfeld een impact zal hebben op het tweede kwartaal. Als het virus zich zou verspreiden over Europa, en de Europese toeristen een tijdlang niet meer reizen, kan ook dat een bijkomende impact hebben op andere luchtvaartmaatschappijen."Wat zijn de gevolgen voor de bevoorradingsketen bij ondernemingen in het Westen?DEWULF EN MUNANDAR. "De impact laat zich in eerste instantie voelen bij eerder duurdere goederen, die traditioneel met de lucht vervoerd worden, zoals elektronica, geneeskundige producten, hoogwaardige halffabricaten. Wanneer de bedrijven hier door hun voorraden zitten, zal dat probleem zich manifesteren. Voor goederen die traditioneel met het schip vervoerd worden, zoals goedkopere halffabricaten, plastics, zal dat effect er ook zijn, ik vermoed over een maand. Het toont aan hoezeer onze bevoorradingsketens wereldwijd verbonden en kwetsbaar zijn geworden. Er gebeurt iets in China, en dat breidt zich geleidelijk uit naar andere landen. Eerdere effecten zoals bij SARS en MERS waren ook voelbaar, maar nu zijn de impact en de verwevenheid met China veel groter dan toen, want ook hoogwaardige producten komen nu uit China."Hoe zwaar zal het coronavirus de volgende maanden wegen op de economische groei?DEWULF EN MUNANDAR. "Op voorgaande, gelijkaardige crises volgde een snelle heropleving. Na een kort en krachtig inhaalmanoeuvre kwam de economie snel weer op het niveau van vóór de crisis."

Wolfgang Riepl