

Wacht ons nieuw vrachtinfaarct? - 5 vragen vertragingen in Chinese havens hebben ook hier forse impact

In de belangrijkste Chinese havens zijn net als in 2020 grote vertragingen ontstaan met het verladen van zeecontainers. Staat de haven van Rotterdam weer een containerinfaarct te wachten en moeten consumenten gaan hamsteren? Havenexperts zien vooral problemen voor bedrijven, maar nog niet voor consumenten. „Er is veel ingekocht, waardoor de loodsen en binnenvaartterminals vol staan,” zegt Rob van den Eijnden van containerrederij HMM.

Sinds half maart zijn in verschillende Chinese steden opnieuw strenge lockdowns afgekondigd in verband met corona.

1 Wat is exact het probleem?

Met name de drie grootste havens, Shanghai, Yantian en Tianjin, kampen daardoor met grote vertragingen. (Online) spotters zien voor de kust van Shanghai een mierenhoop aan honderden bulk en containerschepen wachten. Veel Chinese vrachtwagenchauffeurs komen de havensteden bovendien niet makkelijk in, omdat snelwegen en tankstations gesloten zijn. Het is slapen in de cabine, of een ritje overslaan. Havenarbeiders mogen ook alleen onder strenge voorwaarden in groepsverband aan de slag, en op locatie slapen.

2 De Rotterdamse haven is sterk geautomatiseerd, en kon eerdere coronapieken en de armada aan container- schepen na de blokkade van het Suezkanaal verwerken.

De minder geautomatiseerde Chinese havens kunnen dat nu niet. Het zero-coronabeleid van de overheid in Peking werkt daarvoor nu teveel vertraging in de hand. Containers van Shanghai naar Rotterdam doen er inmiddels 123 dagen over - tegen 45 in 2019 - om de eindbestemming te bereiken. De vertraging vanuit Shanghai ten opzichte van de jaarwisseling is nog eens met 10 dagen opgelopen. Yantian, bij Hong Kong, heeft zelfs gemiddeld 10,6 dagen extra nodig ten opzichte van januari en Tianjin 11,1 dag.

Ondertussen staan in met name de VS maar ook sommige Europese havens de eerste stapels lege containers te wachten voor retourzendingen. „Uiteraard hebben we er last van, het is vooral de onregelmatigheid”, zegt Rob van den Eijnden. Hij werkt voor HMM, de grote Zuid-Koreaanse containermaatschappij. „Onze schepen vertragen door al die lockdowns en dichte havens in China.” De lange doorlooptijden tot inmiddels 123 dagen komen volgens hem echter niet alleen door lange wachttijden in China, ook bij ons in eigen land staan de terminals onder meer voor binnenvaartschepen vol. Daarover zegt hij: „Soms duurt het wel 30 dagen voordat een container wordt opgehaald.”

3 Moeten consumenten al gaan hamsteren?

Volgens Rogier Spoel van verladersorganisatie Evofenedex zijn er momenteel meer en ruimere voorraden bij retailers in het Rotterdamse havengebied, dus dat lijkt er nog niet op. „Bedrijven hebben hier wel last van. Het is een beetje een perfect storm. Maar voor consumenten valt het mee.”

Datzelfde zei Intergamma topman Harm-Jan Stoter recent ook al op een retail ronde tafel. Maar wie geen voorraden heeft, is de pineut. En analisten waarschuwen er echter wel voor dat als de chaos en vertraging niet wordt opgelost, er vanaf mei vrijwel zeker veel zogeheten blank sailings plaatsvinden. Dan slaat een schip een haven, in dit geval een of meerdere van de Chinese havens, volledig over. Bovendien verwacht toonaangevend consultant Peter Sand (Xeneta) dat in de stabilisatie van spotprijzen en contracttarieven voor zeecontainers van China naar Europa, die al maanden ongekend hoog liggen tussen de \$9000 en \$14000, ook nog eens verandering kan komen. Als containers nóg duurder worden, zullen sommige relatief laagwaardige maar volumineuze producten als tuinmeubelen onbetaalbaar worden.

4 Hoe reageren containermaatschappijen?

Door hun recordwinsten - na jaren van sappelen door deels zelf gecreëerde overcapaciteit - deels in vliegtuigen te investeren. Het Deense Maersk wil vliegtuigen kopen, marktleider MSC wil zelfs met Lufthansa bieden op Ita Airways, het doorgestarte Alitalia.

5 Dinsdag vond onder de titel 'De roaring twenties' het jaarlijkse havencongres plaats. Hoe was de stemming daar?

In de Rotterdamse haven ziet men de Chinese lockdowns als een probleem, maar datzelfde geldt voor de beperkingen die het Havenbedrijf al langere tijd signaleert door de bouwrestricties na aanleiding van de strenge stikstofcriteria, de door de oorlog in Oekraïne versnelde noodzaak tot energietransitie en de ban die er op een deel van Russische waar en schepen ligt na de vijf Europese sanctiepakketten. Vooralnog zijn Russische schepen met olie en gas wel welkom, maar schepen met steenkool worden vanaf half augustus waarschijnlijk geweerd. Haventopman Allard Castelein trok een vergelijking met de oorlog en gezondheidsuitdagingen van de jaren 20 van de vorige eeuw. „Omdat bedrijven en landen toen te veel op hun eigen terrein, naar hun eigen problemen en deeloplossingen bleven kijken, was er weinig oog voor het grotere belang, waardoor de economie instortte en Nederland in crisis raakte.” Om voorspoedige jaren 30 tegemoet te gaan, moet er nu overkoepelend gekeken worden naar uitdagingen, meent hij. Castelein is onder meer op het stikstofdossier al langer een criticaster van Den Haag, en wil meer ondernemingszin in de haven.