



Podcast – Belfius Insights

Uitgeschreven versie van de Podcast (15-02-2021)

Zorgen de hoge transportprijzen voor duurdere producten?

Belfius Insights bespreekt vandaag een bijzonder fenomeen: het dure overzeese transport tussen China en Europa. Het is immers peperduur geworden om Chinese producten naar Europa te brengen. De zeecontainerprijzen zijn vandaag tot 4 keer hoger dan begin december. Importeurs krijgen er grijze haren van, want zulke prijsstijgingen kunnen ze niet meteen doorrekenen aan de klant.

En niet alleen de transportprijzen zijn toegenomen. Er zitten ook grote vertragingen op de leveringen, soms wel weken. Hoe komt dat? En zullen producten hierdoor duurder worden?

Even terugspoelen naar de eerste maanden van 2020, toen de wereld stilviel door Covid-19...

Eerst gingen de fabrieken op slot in China en andere Aziatische markten. De rest van de wereld keek met stijgende verbazing naar hoe het leven er compleet werd stilgelegd om een oprukkend virus onder controle te krijgen. Door de fabriekssluitingen in het oosten liep de hele toeleveringsketen in het honderd. Fabrieken in Europa, onder meer in de auto-industrie, kregen geen onderdelen meer en moesten zelf hun productie stilleggen. En dan waren er de Europese lockdowns. Ook de maritieme wereld geraakte helemaal in de war. Plots viel er niks meer te verschepen en de transportprijzen kelderden. De Chinese havens grepen drastisch in en verminderden de containervoorraden op de kades, wegens te duur om te stockeren. De containers lagen er leeg bij op roerloze schepen.

In de zomer klommen de Verenigde Staten als eerste uit het economische dal, nadat China in het voorjaar al opnieuw volop was beginnen produceren. Reders leidden hun schepen dan ook af naar de Stille Oceaan, waar de handel tussen China en de VS weer volop begon te floreren.

Vervolgens draaide ook de Europese industrie op een hoger toerental. Maar... de schepen waren al aan het werk op de Stille Oceaan. En bovendien zijn containers in de Verenigde Staten langer onderweg over het land door de grote afstanden op het continent. Daarna ontstond een groot

tekort aan containers op de route tussen China en de EU, wat de transportprijzen enorm opdreef. De pandemie heeft de mondiale handelstrafiek dus compleet overhoopgehaald en grote logistieke onevenwichten veroorzaakt. Het hele transport reorganiseren is een lang en duur proces voor de rederijen. Bovendien hebben ze weinig zicht op wat er in de nabije toekomst gaat gebeuren, en of er dus capaciteit moet worden bijgemaakt.

Want wat zal er gebeuren als de economie weer helemaal opengaat? Consumenten hebben hun aankooppatronen momenteel helemaal veranderd. Om te beginnen heeft de pandemie een grote import uitgelokt van medisch materiaal en technologie uit China. We gaan niet meer op restaurant of bioscoop: onze uitgaven concentreren zich voornamelijk op fysieke goederen. We zijn onze badkamers beginnen herinrichten, we hebben zwembuizen gegraven, we zijn beginnen schaken, we hebben ons arsenaal videogames uitgebreid. En dus zijn we direct en indirect veel meer Chinese goederen beginnen kopen.

En dan was er de brexit, die het probleem nog verergerde...

Inderdaad, nog voor de brexit zich feitelijk voltrok, waren verschillende Europese havens overbelast. Veel bedrijven in de Europese Unie en in het Verenigd Koninkrijk begonnen hun voorraden aan te vullen, uit vrees voor een chaotische overgang van de handelstrafiek. Terecht, zo bleek. De Britten zelf begonnen ook te hamsteren. De brutale stijging van de vraag naar containertransport stuurde de organisatie van de Europese havens helemaal in de war. Ladingen geraakten niet meer af of aan wal en moesten soms worden

overgeladen op andere schepen. De efficiëntie was helemaal zoek, waardoor er nog een hoger tekort aan containers ontstond en de prijzen bleven stijgen.

Zal dit duurdere transport zich laten voelen in de prijzen van Chinese producten?

Dat kunnen we inderdaad verwachten, maar in beperkte mate. Het hangt ook af van product tot product. Hoe duurder en kleiner het product, hoe minder het dure transport impact zal hebben op de prijs. Om bij het voorbeeld van de badkamerrenovatie te blijven: een kraan is klein om te vervoeren en relatief duur. De impact op de prijs blijft dus al bij al beperkt. Bij een goedkoop badkamermeubel ligt dat anders.

Macro-economisch bestaat er slechts een zwakke correlatie tussen inflatie en de prijs van transport. Volgens verschillende inschattingen, waaronder die van het Internationaal Monetair Fonds, zouden Chinese prijzen met 5 à 10% stijgen door de hogere kosten van maritiem verkeer. Maar die import vanuit China bedraagt voor de hele Europese Unie slechts 4% van het Europees bruto binnenlands product. En waarschijnlijk zullen de hogere prijzen tijdelijk worden geabsorbeerd door de importeurs, hoewel ze die uiteindelijk wel zullen doorrekenen.

Hoe dan ook verwachten we dat de impact op de inflatie bescheiden blijft. Het klopt dat de Europese inflatie lichtjes is opgelopen in januari. Maar dat heeft vooral met andere factoren te maken, zoals de gestegen olieprijs.

Vertraagde leveringen en productiekosten, tekorten in de winkels...

De vertragingen doen zich voor in veel verschillende sectoren. In de modewereld kan dat rampzalig zijn, aangezien een collectie op tijd moet aankomen voor de start van een nieuw seizoen. Grote multinationals krijgen vaak voorrang in de Aziatische havens: hun leveringen lopen minder vertraging op. De pandemie vergroot dus opnieuw de ongelijkheden, dit keer tussen de grote en de kleine producenten. Een minder mooie kant van globalisering.

Dit was Belfius Insights. Abonneer u gratis om geen enkele aflevering te missen. Tot binnenkort!